Pêches et Océans Canada

Garde côtière canadienne

Fisheries and Oceans Canada

Canadian Coast Guard

Garde côtière canadienne

Sécurité d'abord, service constant

PLAN D'ACTIVITÉS 2008 2011

Canada

Publié par:

Services de gestion intégrées des affaires
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Plan d'activités 2008-2011
1re édition - Juin 2008
Disponible sur le site Internet de la GCC :
www.ccg-gcc.gc.ca

N° de cat. Fs151-12/2008
978-0-662-05518-1

N° de cat. Fs151-12/2008F-PDF
978-0-662-08310-8

© Sa majesté la Reine du Chef du Canada 2008

Imprimé sur du papier recyclé

TABLE DES MATIÈRES

Message du commissaire 4

Introduction 5

Section 1 : QUI NOUS SOMMES ET CE QUE NOUS FAISONS 7

Ce que nous faisons 7

Qui nous desservons 8

Notre cadre opérationnel : Garde côtière, clients et intervenants et gouvernement du Canada 8

Section 2 : OÙ NOUS EN SOMMES ACTUELLEMENT 10

Section 3 : NOTRE CENTRE D'INTÉRÊT 12

ACCENT SUR LE SERVICE À LA CLIENTÈLE

Priorité 1 : Renforcer la GCC à titre d'organisme national axé sur la clientèle 13

Examen des niveaux de service 13

Stratégie des droits de services maritimes 14

Identité plus marquée de la Garde côtière canadienne 14

Renforcer la gestion 15

ACCENT SUR L'EFFICIENCE ET L'EFFICACITÉ

Priorité 2 : Soutien du programme de sûreté maritime du Canada 18

Amélioration du soutien par la GCC du programme de sûreté maritime du Canada 18

Priorité 3 : Renouvellement de la flotte 19

Acquisition de nouveaux navires 19

Meilleur entretien de la flotte actuelle 20

État de préparation opérationnelle de la flotte 20

Priorité 4 : Poursuite de la mise en œuvre des initiatives de modernisation 22

Aides à la navigation du XXIe siècle 22

Examen de l'entretien des navires 24

ACCENT SUR LES PERSONNES

Priorité 5 : Gestion efficace de notre effectif et des lieux de travail 25

Attirer et fidéliser un effectif compétent 25

Améliorer la diversité de notre effectif 26

Cibler la formation, l'apprentissage et le développement professionnel 26

Améliorer la cohérence nationale de la gestion des ressources humaines 27

Section 4 : CE QUE NOUS FAISONS À TOUS LES JOURS 29

Aperçu des ressources financières et humaines 30

Services par sous-activité de l'AAP 32

Aides à la navigation 32

Réinvestissement dans les actifs 33

Gestion des voies navigables 33

Principale initiative 34

Services de communication et de trafic maritimes 35

Principales initiatives 37

Initiative liée aux ressources humaines 38
Réinvestissement dans les actifs 38
Services de déglaçage 39
Recherche et sauvetage 41
Principales initiatives 42
Initiative liée aux ressources humaines 43
Services d'intervention environnementale 45
Principales initiatives 47
Formation technique des Services d'intervention environnementale 49
Réinvestissement dans les actifs 49
Sûreté maritime 50
Principales initiatives 51
Réinvestissement dans les actifs 52
État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière 53
Sciences 56
Gestion des pêches et de l'aquaculture — Conservation et protection 56
Principales initiatives 57
Meilleur entretien de la flotte actuelle 58
Initiative liée aux ressources humaines 59
Réinvestissement dans les actifs de la flotte 60
Gestion du cycle de vie des actifs 62
Principales initiatives 64
Réinvestissement dans les actifs 66
Collège de la Garde côtière canadienne 67
Principale initiative 68

Rôle de la GCC dans l'Arctique 70

Comment nous contribuons à protéger notre environnement 72
Offrir des services qui contribuent à protéger l'environnement 72
Écologisation des opérations grâce à une meilleure gestion environnementale 72
Approvisionnement écologique pour faire progresser la performance environnementale future 73
Engagements environnementaux de la GCC dans le cadre de la Stratégie de développement durable 2007-2009 du MPO 74

Activités internationales 75

Section 5 : INFORMATION FINANCIÈRE 76
Situation des initiatives entreprises dans le cadre du Plan d'activités 2007-2008 76
Aperçu du financement alloué dans les budgets fédéraux récents 76
Demande croissante par rapport à la capacité 77
Augmentation des prix 77
Actifs et passifs 78
Conclusion 78

Annexe A : Effectif 82
Répartition nationale des emplois 82
Langue et diversité 82
Durée de l'emploi 83
Répartition par groupe professionnel 83
Admissibilité à la retraite 83
Départs prévus 84
Agents négociateurs 85

Annexe B : Dépenses en immobilisations de la GCC 86
Annexe C : Architecture des activités du programme de la GCC 94
Annexe D : Concordance des recommandations de la vérificatrice générale (2000 et 2002) 95
Annexe E : Programme de gestion 101
Liste des acronymes 102
Index 104

3

Liste des tableaux

Tableau 1 : Dépenses prévues dans le crédit budgétaire de la GCC par sous-activité de l'AAP, 2008-2009 (en milliers de dollars) 30
Tableau 2 : Coûts des services de la GCC par sous-activité de l'AAP, 2008-2009(en milliers de dollars) 30
Tableau 3 : Nombre total d'utilisation d'équivalents temps plein (ÉTP) par sous-activité de l'AAP 31
Tableau 4 : Ressources 2008-2009, Services des aides à la navigation (en milliers de dollars) 33
Tableau 5 : Ressources 2008-2009, Services de gestion des voies navigables(en milliers de dollars) 34
Tableau 6 : Ressources 2008-2009, Services de communication et de trafic maritimes (en milliers de dollars) 37
Tableau 7 : Ressources 2008-2009, Services de déglaçage (en milliers de dollars) 40
Tableau 8 : Ressources 2008-2009, Services de recherche et de sauvetage (en milliers de dollars) 43
Tableau 9 : Ressources 2008-2009, Services d'intervention environnementale(en milliers de dollars) 47
Tableau 10 : Ressources 2008-2009, Sûreté maritime (en milliers de dollars) 51
Tableau 11 : Ressources 2008-2009, État de préparation opérationnelle de la Garde côtière (en milliers de dollars) 55
Tableau 12 : Ressources 2008-2009, Services de gestion du cycle de vie des actifs (en milliers de dollars) 64
Tableau 13 : Nombre de candidats au Collège de la Garde côtière canadienne 67
Tableau 14 : Ressources 2008-2009, Collège de la Garde côtière canadienne(en milliers de dollars) 68
Tableau 15 : Calcul du crédit budgétaire 2008-2009 79
Tableau 16 : Crédits budgétaires par sous-activité, 2008-2009 (en milliers de dollars) 80
Tableau 17 : Crédits budgétaires par région, 2008-2009 (en milliers de dollars) 80
Tableau 18 : Affectations financières 2008-2009 par sous-activité par région (en milliers de dollars) 81
Tableau 19 : Programmes nationaux 2008-2009 par sous-activité (en milliers de dollars) 81
Tableau 20 : Départs prévus 84

Liste des figures

Figure 1 : Crédits budgétaires de la GCC par région 31
Figure 2 : Services prévus par client, 2008-2009 (en jours opérationnels) 53
Figure 3 : Coûts prévus des navires par programme, 2008-2009 55
Figure 4 : Répartition nationale des emplois 82
Figure 5 : Représentation des quatre groupes visés par l'équité en matière d'emploi à la GCC 82
Figure 6 : Répartition par groupe d'âge 83
Figure 7 : Représentation des employés par agent négociateur 85

Message du commissaire

La Garde côtière canadienne (GCC) a accompli des progrès importants au cours de la dernière année en devenant une institution nationale vigoureuse spécialisée dans la prestation de services et la sécurité. Comme toujours, elle a été très efficace en assurant la prestation de ses programmes et services aux Canadiens et elle a bénéficié d'investissements des plus requis qui l'aideront à mieux accomplir son travail, maintenant et dans l'avenir.

Certaines des tâches qu'elle a accomplies ont été très médiatisées. Parmi les exemples, notons les suivants : elle a escorté plus de 300 navires dans les glaces au large de la côte nord-est de Terre-Neuve, ce qui inclut le dégagement de plus de 100 bateaux de pêche qui étaient pris dans les glaces; le travail permanent de nos brise-glaces dans l'Arctique pour appuyer les diverses activités reliées à l'Année polaire internationale; et plusieurs opérations de premier plan d'intervention environnementale. Toutefois, je suis particulièrement fier du monument commémoratif que nous avons érigé l'an dernier au Collège de la GCC à la mémoire des hommes et des femmes de la Garde côtière qui ont perdu la vie dans l'exercice de leurs fonctions.

La façon dont nous intervenons dans la vie des gens est évidente. Au cours d'une année normale, les opérations de recherche et de sauvetage de la Garde côtière permettent de sauver près de 2 900 vies mises en péril. Bien que nos interventions ne soient pas toutes couronnées de succès, nous avons l'un des systèmes de recherche et de sauvetage les plus efficaces au monde. La raison de cette efficacité est due au travail d'équipe de la Garde côtière et de ses partenaires tels que le ministère de la Défense nationale et la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), tant sur terre que sur les eaux.

Finalement, aucun de nos programmes et services ne serait possible sans le personnel professionnel et compétent qui travaille dans les coulisses pour entretenir notre équipement et nous donner le soutien sur le plan de l'administration et de la planification qui permet aux employés de première ligne de faire leur travail.

Le présent plan d'activités établit nos priorités globales et ce que nous avons l'intention de faire. Comme par les années antérieures, son centre d'intérêt principal est de répondre aux besoins de nos clients, d'entretenir et de remplacer notre équipement et, plus que tout, d'appuyer les employés professionnels et compétents qui travaillent pour la Garde côtière. Un effort considérable a été consacré à l'élaboration de stratégies majeures et axées sur l'avenir pour la formation et les ressources humaines. Cette année, le résultat de ce travail a été intégré plus clairement dans le présent document.

Finalement, le Plan d'activités de la GCC décrit également nos efforts visant à améliorer notre gestion interne et notre processus décisionnel et la façon dont nous comptons affecter notre budget.

Nous sommes d'avis que notre plan est réaliste et réalisable et qu'il est conforme aux ressources humaines, au budget et aux actifs que nous possédons pour assurer la prestation de nos programmes et services. La Garde côtière a demandé les commentaires d'un très grand nombre de personnes au cours de l'élaboration du présent plan d'activités et serait heureuse de recevoir des suggestions de la part des clients et de ses propres employés sur la façon de l'améliorer au cours des prochaines années.

George Da Pont
Commissaire, Garde côtière canadienne

Introduction

Le présent document constitue le Plan d'activités de la Garde côtière canadienne pour les années 2008 à 2011.

Le document comporte deux objectifs distincts :

- Premièrement, ce document est le plan d'action de la Garde côtière pour les trois prochaines années. Il réunit l'information de plusieurs sources, notamment notre examen des services votés de 2006, le rapport de la vérificatrice générale de 2007, notre analyse du contexte de 2008 et notre exercice de détermination des risques de 2008. Dans son ensemble, le plan présente les mesures que nous adopterons pour desservir nos clients et devenir un véritable organisme national.
- Deuxièmement, le plan est un moyen de communication visant à transmettre le message et les engagements de la GCC à ses employés, aux intervenants et au public canadien. Pour réaliser nos objectifs au cours de la période de planification de 2008 à 2011, nous continuerons de mettre l'accent sur des priorités sélectionnées tout en continuant à desservir nos clients.

Dans la première section de ce document, « Qui nous sommes et ce que nous faisons », vous trouverez de l'information sur notre mandat, notre mission et notre devise, les résultats que nous tentons d'atteindre, nos clients et notre histoire. Cette section résume également les liens entre nos activités et celles d'autres ministères du gouvernement.

La section 2, « Où nous en sommes actuellement », résume les principaux risques et défis stratégiques auxquels nous faisons face dans le cadre de nos opérations. Nos priorités et nos principales initiatives constituent en grande partie la réponse de la GCC lorsqu'il s'agit de composer avec ces influences internes et externes et elles constituent le fondement d'un certain nombre de nos engagements clés au cours des trois prochaines années.

La Garde côtière a cinq priorités et la section 3, « Notre centre d'intérêt », présente en détail les engagements que nous prenons afin de réaliser chacune de ces priorités au cours des trois prochaines années. La section 4, « Ce que nous faisons tous les jours », fait de même pour nos services courants mais présente les engagements en fonction des sous-activités de notre architecture des activités du programme. Les sections 3 et 4 constituent la plus grande partie du Plan d'activités.

La section 5 porte sur la situation financière de la GCC et présente des tableaux financiers à l'appui. L'accent porte sur les progrès accomplis pour renforcer nos pratiques de gestion financière, le financement accordé dans les récents budgets fédéraux, notre capacité de répondre aux demandes croissantes pour nos services et un aperçu de nos actifs et de nos passifs.

Cinq annexes s'ajoutent à ce document : l'annexe A décrit l'effectif de la Garde côtière, l'annexe B offre de l'information détaillée sur nos dépenses en immobilisations, l'annexe C présente notre architecture des activités du programme, l'annexe D fait référence à nos engagement des 2008-2009 en réponse aux recommandations de 2000 et 2002 de la vérificatrice générale et l'annexe E présente notre programme de gestion.

Un bon nombre des initiatives et des engagements décrits dans ce plan d'activités sont des réponses aux examens et rapports récents. Pour cette raison, nous avons fait ressortir au moyen d'acronymes les engagements relatifs à notre examen des services votés de 2006, au rapport de février 2007 de la vérificatrice générale (VG) et aux conclusions du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (SAFF) mené à la fin de 2005.

Histoire de la Garde côtière

Les premiers bateaux de sauvetage et les premiers phares au Canada ont été établis sur la côte Est durant les années 1700. Les patrouilleurs sont apparus d'abord le long du littoral de l'Est et dans la région des Grands Lacs durant les années 1800, en réponse à un urgent besoin de protection et de réglementation des bateaux de pêche et des navires commerciaux.

Au moment de la Confédération, en 1867, le gouvernement fédéral a assumé la responsabilité des divers éléments de l'infrastructure marine, y compris :

- les systèmes d'aide;
- les stations de sauvetage;
- les canaux et les voies navigables;
- les organismes de réglementation et les navires; et
- l'infrastructure côtière de soutien.

Le ministère des Pêches et Océans, créé en 1868, s'est vu confier la responsabilité de cette infrastructure marine. Le transport maritime et les pêches sont devenus deux ministères distincts en 1930. La responsabilité du transport maritime est passée au ministère des Transports en 1936.

Le ministère des Transports maintenait une flotte de 241 navires. Cette flotte est devenue la base de la Garde côtière. Cette flotte avait plusieurs usages qui font maintenant partie du mandat de la GCC, y compris les aides à la navigation et le déglaçage.

À compter des années 1940, de nombreuses organisations et collectivités ont fait pression sur le gouvernement pour créer une Garde côtière nationale. La GCC a été créée officiellement le 26 janvier 1962. Le Collège de la GCC (CGCC) a été créé en 1965. Situé sur l'île du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse, le Collège forme les jeunes hommes et femmes pour le service au sein de la GCC.

Le gouvernement fédéral a restructuré la GCC à deux reprises depuis 1962 :

- En 1995, la GCC a été fusionnée au MPO.
- En 2005, la GCC est devenue un organisme de service spécial (OSS) du MPO.

1 QUI NOUS SOMMES ET CE QUE NOUS FAISONS

La Garde côtière canadienne (GCC) a un impact direct et important sur la vie de tous les Canadiens. Nous aidons à assurer l'utilisation sécuritaire des voies navigables canadiennes et nous facilitons le bon fonctionnement de l'économie canadienne.

Symbole de sécurité reconnu sur le plan national, la Garde côtière sert sur trois océans, le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs et d'autres importantes voies navigables. Elle est souvent la seule présence fédérale dans de nombreuses communautés éloignées, autochtones et arctiques. Travaillant le long de la ligne côtière la plus longue du monde et dans certaines de ses conditions météorologiques les plus difficiles, la GCC fonctionne 24 heures par jour, 365 jours par année.

Ce que nous faisons

Le mandat de la GCC découle de la *Loi constitutionnelle 1867* qui donne au gouvernement fédéral le pouvoir législatif exclusif sur la navigation, le transport des marchandises, les balises, les bouées, les phares et l'île de Sable. La *Loi sur la marine marchande* et la *Loi sur les océans* donnent à la GCC son mandat particulier.

Notre mission :
Excellence des services maritimes

Notre devise :
Sécurité d'abord, service constant

La *Loi sur les Océans* confère au ministre des Pêches et Océans la responsabilité des services pour le mouvement sécuritaire, économique et efficient des navires dans les eaux canadiennes, par la prestation des services suivants :

- Aides à la navigation;
- Services de gestion des communications et du trafic maritimes;
- Services de déglaçage et de gestion des glaces; et
- Entretien des chenaux.

La Loi confère également au ministère les responsabilités suivantes :

- Recherche et sauvetage maritimes;
- Intervention en cas de pollution marine; et
- Soutien des autres ministères, organismes et conseils fédéraux par le truchement de la prestation de services de navires, d'aéronefs et d'autres services.

Au cours d'une journée normale de travail, la Garde côtière canadienne :

- sauve huit vies;
- prête son aide à 55 personnes dans 19 cas de recherche et sauvetage;
- entretient 55 aides à la navigation;
- traite 1 127 contacts radio maritimes;
- oriente la navigation de 2 346 navires commerciaux;
- escorte quatre navires commerciaux à travers les glaces;
- effectue 12 patrouilles en rapport avec les pêches,
- effectue huit levés scientifiques;
- soutient trois missions hydrographiques;
- compose avec trois rapports d'incidents de pollution; et
- effectue la surveillance de fonds de chenaux maritimes sur cinq kilomètres.

La *Loi sur la marine marchande du Canada* confère au ministre des Pêches et des Océans les responsabilités, les pouvoirs et les obligations concernant les aides à la navigation, l'île de Sable, l'île St. Paul, la recherche et sauvetage, l'intervention en cas de pollution et les services de trafic maritime.

La GCC est devenue un organisme de service spécial (OSS) au sein du ministère des Pêches et des Océans en avril 2005. L'approbation du statut d'OSS a établi la GCC à titre d'institution nationale et de propriétaire et exploitant de la flotte civile du gouvernement à l'appui de ses programmes et de ceux du MPO ainsi que d'autres ministères fédéraux. Le statut d'OSS nous permet de nous concentrer sur la prestation des services et elle nous donne la souplesse opérationnelle et financière de le faire.

Qui nous desservons

Nous desservons des clients de tous les secteurs de l'économie canadienne : le grand public, la navigation commerciale, les exploitants de traversiers, les pêcheurs, les plaisanciers, les collectivités côtières et d'autres ministères et organismes fédéraux. Par exemple,

- Nous offrons des services reliés aux aides à la navigation, au déglaçage, à la recherche et sauvetage, à la sécurité maritime, à l'intervention en cas de pollution et aux communications et trafic maritimes, à la pêche commerciale, à la navigation commerciale, aux autorités portuaires et aux plaisanciers.
- Nous répondons aux priorités maritimes fédérales ainsi qu'aux urgences naturelles et d'origine humaine. Nous sommes des participants importants dans diverses activités mandatées dans le cadre du Plan fédéral d'intervention d'urgence et nous sommes impliqués tant sur le plan national qu'international dans la planification et les exercices liés à l'intervention environnementale et à la recherche et au sauvetage.
- Nous soutenons les programmes de Pêches et Océans Canada en offrant des navires et des services de professionnels maritimes pour appuyer des activités scientifiques ministérielles et pour aider à gérer et à protéger les ressources halieutiques. Les clients internes incluent la Gestion des pêches du MPO, la Gestion des océans du MPO, les Sciences du MPO et les Ports pour petits bateaux du MPO.
- Nous soutenons les activités non militaires d'autres ministères et organismes fédéraux en fournissant des navires, des aéronefs, une expertise maritime et d'autres services maritimes. Les clients de ces services incluent les suivants :
  - Ministère de la Défense nationale;
  - Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international;
  - Environnement Canada;
  - Santé Canada;
  - Ressources naturelles Canada;
  - Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie;
  - Sécurité publique Canada (GRC, SCRS et Agence des services frontaliers du Canada); et
  - Transports Canada.

Notre cadre opérationnel : Garde côtière, clients et intervenants et gouvernement du Canada

La GCC ne fonctionne pas seule. Nous travaillons avec de nombreux autres clients et intervenants, au sein et à l'extérieur du MPO, et nos activités soutiennent les résultats que ces clients et intervenants cherchent à obtenir ainsi que certains objectifs pangouvernementaux. Ces activités, liens et résultats escomptés sont présentés dans la figure se trouvant à la page suivante.

Notre cadre opérationnel :

Garde côtière, clients et intervenants et gouvernement du Canada

La Garde côtière offre ces services :

Aides à la navigation
Gestion des voies navigables
Services de communication et de trafic maritimes
Services de déglaçage
Recherche et sauvetage
Services d'intervention environnementale
Sûreté maritime
État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière
Services de gestion du cycle de vie des actifs
Collège de la Garde côtière canadienne

Pour atteindre ces quatre résultats pour les Canadiens :

Mouvement sûr, économique et efficient du trafic maritime dans les eaux canadiennes

Pertes de vie et blessures découlant des incidents maritimes minimisées

Impacts minimisés des déversements de pétrole des navires dans les eaux canadiennes

Flotte civile prête sur le plan opérationnel à offrir les programmes du gouvernement du Canada et à maintenir une présence fédérale

Pour aider nos clients et intervenants à atteindre leurs propres résultats et objectifs :

Pour le MPO, ses trois résultats stratégiques :

Voies navigables sécuritaires et accessibles (directement)
Écosystèmes aquatiques sains et productifs (indirectement)
Pêches et aquaculture durables (indirectement)

Pour le gouvernement du Canada, ces deux résultats pangouvernementaux :

Croissance économique durable
Collectivités sécuritaires et protégées

Pour les autres ministères et organismes fédéraux, la navigation commerciale, la pêche commerciale, les autorités portuaires, les plaisanciers

Leurs propres résultats et objectifs

Notre cadre opérationnel :

Garde côtière, clients et intervenants et gouvernement du Canada

La Garde côtière offre ces services :

Aides à la navigation
Gestion des voies navigables
Services de communication et de trafic maritimes
Services de déglaçage
Recherche et sauvetage
Services d'intervention environnementale
Sûreté maritime
État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière
Services de gestion du cycle de vie des actifs
Collège de la Garde côtière canadienne

Pour atteindre ces quatre résultats pour les Canadiens :

Mouvement sûr, économique et efficient du trafic maritime dans les eaux canadiennes
Pertes de vie et blessures découlant des incidents maritimes minimisées
Impacts minimisés des déversements de pétrole des navires dans les eaux canadiennes
Flotte civile prête sur le plan opérationnel à offrir les programmes du gouvernement du Canada et à maintenir une présence fédérale

Pour aider nos clients et intervenants à atteindre leurs propres résultats et objectifs :

Pour le MPO, ses trois résultats stratégiques :

Voies navigables sécuritaires et accessibles (directement)
Écosystèmes aquatiques sains et productifs (indirectement)
Pêches et aquaculture durables (indirectement)

Pour le gouvernement du Canada, ces deux résultats pangouvernementaux :

Croissance économique durable
Collectivités sécuritaires et protégées

Pour les autres ministères et organismes fédéraux, la navigation commerciale, la pêche commerciale, les autorités portuaires, les plaisanciers

Leurs propres résultats et objectifs

2 OÙ NOUS EN SOMMES ACTUELLEMENT

Notre capacité d'atteindre nos quatre principaux résultats (voir la page 9) dépend du bien-fondé de la façon par laquelle nous déterminons et gérons nos principaux défis et risques.

Les défis et les risques que nous affrontons aujourd'hui ont été déterminés dans plusieurs examens et rapports, notamment :

- Notre examen des services votés de 2006;
- Le rapport de la vérificatrice générale de 2007;
- L'analyse du contexte entreprise à la fin de 2007; et
- Nos récents exercices de détermination des risques.

Le tableau suivant résume nos principaux défis et risques (colonne 1), indique les stratégies ou les principales initiatives qui nous serviront de réponse (colonne 2) et les références à une discussion approfondie de la stratégie ou de la principale initiative plus loin dans le présent document (colonne 3).

Nous répondrons à ce défi/risque...	avec des stratégies ou des principales initiatives...	qui sont décrites en détail...
Assurer la prochaine génération de ressources humaines * D'ici 2012, presque 24 p. 100 de notre personnel navigant sera admissible à la retraite. Des taux d'attrition semblables existent pour les autres professions critiques comme les agents des services de communications et de trafic maritimes, les ingénieurs et les cadres de direction. Notre défi au cours des prochaines années sera de soutenir un effectif représentatif dans un marché très concurrentiel pour les navigateurs spécialisés, qualifiés et accrédités.	• Attirer et fidéliser un effectif compétent	À la page 25
	• Améliorer la diversité de notre effectif	À la page 26
	• Améliorer la cohérence nationale de la gestion des ressources humaines	À la page 27
	• Cibler la formation, l'apprentissage et le développement professionnel	À la page 26
	• Transformation du Collège de la Garde côtière canadienne	À la page 26 et à la page 68
Demande de services de la GCC Le trafic maritime en hausse, les changements technologiques, les impacts des changements climatiques comme les niveaux d'eau fluctuants et les saisons de navigation prolongées sont parmi certains des facteurs qui devraient continuer d'imposer des demandes accrues pour nos services. Nous devrons déterminer comment mieux répondre aux besoins et aux attentes des Canadiens, des navigateurs, des clients et des intervenants selon les ressources disponibles.	• Améliorer l'engagement des clients	À la page 13
	• Examen des niveaux de service (NDS)	À la page 13
	• Examen de la Stratégie d'intervention environnementale nationale	À la page 47
	• Étude post-Panamax, fleuve Saint-Laurent	À la page 34
	• Analyse des besoins en recherche et sauvetage	À la page 42
	• Stratégie des droits de services maritimes	À la page 14
Rôle changeant en sûreté maritime Notre rôle de soutien de la sûreté maritime continue d'évoluer et devient mieux défini. Ce rôle en évolution et éventuellement en expansion soulève des questions concernant notre cadre stratégique et nos besoins de formation pour exercer efficacement notre rôle de soutien opérationnel dans le cadre de la sûreté maritime.	• Améliorer le soutien par la GCC du programme fédéral de sûreté maritime	À la page 18
	• Équipe des enquêtes sur la sûreté maritime (programme conjoint avec la GRC sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent)	À la page 51

Nous répondrons à ce défi/risque...	avec des stratégies ou des principales initiatives...	qui sont décrites en détail...
Infrastructure vieillissante * Malgré des investissements importants au cours des dernières années, notre flotte vieillit, affectant la fiabilité et la capacité de la flotte de répondre aux demandes des programmes. À mesure que les navires vieillissent, leurs coûts d'entretien augmentent, mais le financement affecté aux radoubs des navires est érodé par les coûts croissants des chantiers navals. L'infrastructure côtière continue également de se détériorer et nécessitera un investissement considérable. En même temps, nous devons répondre au changement technologique rapide et en progression accélérée à mesure que les services de navigation passent des aides physiques traditionnelles aux services modernes basés sur l'électronique et l'information.	• Acquisition de nouveaux navires	À la page 19
	• Amélioration de l'entretien de la flotte et de l'infrastructure côtière existante	À la page 58 et à la page 65
	• État de préparation opérationnelle de la flotte	À la page 20
	• Aides à la navigation du XXIe siècle	À la page 22
	• Examen de l'entretien des navires	À la page 24
Fonctionnement comme une véritable institution nationale Le rapport de la vérificatrice générale et notre propre examen interne des services votés ont tous deux indiqué que nous devons uniformiser davantage la conception et la prestation de notre programme national tout en protégeant l'autorité opérationnelle et les responsabilités régionales.	• Renforcer la gestion (architecture des activités du programme, cadre de mesure du rendement, protocoles pour l'entrée des données sur les salaires)	À la page 15
	• Identité plus marquée de la Garde côtière canadienne	À la page 14
	• Améliorations continues de la gestion de la flotte	À la page 57
	• Amélioration constante des pratiques de gestion du cycle de vie pour tous les actifs de la GCC	À la page 64
Gestion de l'information * De nombreux rapport, examens et exercices ont mis en évidence l'importance pour nous d'améliorer notre capacité de produire, d'appliquer, de gérer et d'accéder à l'information requise pour la prise de décisions relatives aux affaires et opérations critiques et la mesure du rendement. Cette information est critique pour soutenir les opérations quotidiennes ainsi que le processus décisionnel stratégique.	• Peaufinage du cadre de mesure du rendement au moyen de consultations avec les clients et les intervenants	À la page 16
	• Améliorations continues de la gestion de la flotte (Système d'information sur les activités de la flotte) (FAIS)	À la page 57
	• Amélioration constante des pratiques de gestion du cycle de vie pour tous les actifs de la GCC (Système de gestion des actifs)	À la page 64
Gérer les principales relations* Nous comptons sur des tiers pour nos services généraux, nos acquisitions et nos approvisionnements. Nous devons de plus travailler de pair avec d'autres ministères fédéraux, des bénévoles tels que la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) et une variété d'autres intervenants pour nous acquitter de notre mandat envers les Canadiens. La gestion proactive de ces relations est un défi constant pour l'organisme.	• Améliorer l'engagement des clients	À la page 13
	• Renforcer la gestion (Accord de niveau de service)	À la page 16
	• Renouvellement des accords de contribution avec la GCAC	À la page 43

* *Identifié comme risque principal dans le Profil des risques ministériels de la GCC de 2006*

NOTRE CENTRE D'INTÉRÊT

La Garde côtière a cinq priorités et chacune comporte plusieurs priorités secondaires. Toutes ces priorités sont abordées en détail dans cette section et elles sont toutes regroupées par rapport aux trois domaines ciblés de la GCC : Accent sur le service à la clientèle, Accent sur l'efficience et l'efficacité et Accent sur les personnes.

Accent sur le service à la clientèle

Priorité 1 : Renforcer la GCC à titre d'organisme national axé sur la clientèle

Examen des niveaux de service
Stratégie des droits de services maritimes
Identité plus marquée de la Garde côtière canadienne
Renforcer la gestion

Accent sur l'efficience et l'efficacité

Priorité 2 : Soutien du programme de sûreté maritime du Canada

Améliorer le soutien par la GCC du programme fédéral de sûreté maritime

Priorité 3 : Renouvellement de la flotte

Acquisition de nouveaux navires
État de préparation opérationnelle de la flotte

Priorité 4 : Poursuite de la mise en œuvre des initiatives de modernisation

Aides à la navigation du XXI^{e} siècle
Examen de l'entretien des navires

Accent sur les personnes

Priorité 5 : Gestion efficace de notre effectif et des lieux de travail

Attirer et fidéliser un effectif compétent
Améliorer la diversité de notre effectif
Cibler la formation, l'apprentissage et le développement professionnel
Améliorer la cohérence nationale en gestion des ressources humaines

En plus des priorités examinées dans cette section, la GCC gère un large éventail d'opérations quotidiennes. Pour obtenir de plus amples renseignements sur ces activités, veuillez consulter la section 4.

(3) NOTRE CENTRE D'INTÉRÊT

La Garde côtière a cinq priorités et chacune comporte plusieurs priorités secondaires. Toutes ces priorités sont abordées en détail dans cette section et elles sont toutes regroupées par rapport aux trois domaines ciblés de la GCC : Accent sur le service à la clientèle, Accent sur l'efficience et l'efficacité et Accent sur les personnes.

Accent sur le service à la clientèle

Priorité 1 : Renforcer la GCC à titre d'organisme national axé sur la clientèle

Examen des niveaux de service
Stratégie des droits de services maritimes
Identité plus marquée de la Garde côtière canadienne
Renforcer la gestion

Accent sur l'efficience et l'efficacité

Priorité 2 : Soutien du programme de sûreté maritime du Canada

Améliorer le soutien par la GCC du programme fédéral de sûreté maritime

Priorité 3 : Renouvellement de la flotte

Acquisition de nouveaux navires
État de préparation opérationnelle de la flotte

Priorité 4 : Poursuite de la mise en œuvre des initiatives de modernisation

Aides à la navigation du XXI[e] siècle
Examen de l'entretien des navires

Accent sur les personnes

Priorité 5 : Gestion efficace de notre effectif et des lieux de travail

Attirer et fidéliser un effectif compétent
Améliorer la diversité de notre effectif
Cibler la formation, l'apprentissage et le développement professionnel
Améliorer la cohérence nationale en gestion des ressources humaines

En plus des priorités examinées dans cette section, la GCC gère un large éventail d'opérations quotidiennes. Pour obtenir de plus amples renseignements sur ces activités, veuillez consulter la section 4.

Priorité 1 : Renforcer la GCC à titre d'organisme national axé sur la clientèle

Au cours des dernières années, nous avons adopté une approche plus structurée à l'égard des consultations avec l'industrie et les ministères et organismes gouvernementaux au sujet de la planification et de la gestion de nos services et de nos priorités. Par exemple, nous avons rétabli les Conseils consultatifs maritimes nationaux et régionaux comme moyen de dialogue avec l'industrie de la navigation commerciale et, au début de 2007-2008, nous avons créé au niveau des sous ministres un conseil consultatif formé de nos principaux clients au sein du gouvernement. En 2008-2009, nous continuerons de peaufiner notre cadre d'engagement et nous chercherons des moyens de mieux engager les plaisanciers et les pêcheurs.

Engagement	Responsable
2008-2009	
Peaufiner notre cadre d'engagements pour trouver des façons de mieux impliquer les plaisanciers et les pêcheurs.	DG, SGIA

Réalisations en 2007-2008

Examen des niveaux de service
- Effectué la republication de *Niveaux de service et normes de service*
- Tenu 32 séances avec les clients partout au pays pour discuter des niveaux de service qu'ils obtiennent de la GCC.
- Complété le rapport de l'analyse des besoins SAR.

Stratégie des droits des services maritimes
- Élaboré des options sur la façon d'avancer grâce à un groupe de travail gouvernement-industrie.

Identité plus marquée de la Garde côtière canadienne
- Inauguration d'un monument au Collège de la GCC, à Sydney, pour les employés qui ont perdu la vie dans l'exercice de leurs fonctions.
- Rétablissement du bulletin national de la GCC.
- Site Internet de la GCC restructuré pour améliorer l'accès des clients à l'information et aux services.

Renforcer la gestion
- Fait approuver une nouvelle AAP par le Conseil du Trésor.
- Mis au point un cadre de mesure du rendement et de rapports pour la GCC.

Examen des niveaux de service

Le Rapport de 2007 de la vérificatrice générale et notre propre examen des services votés de 2006 ont tous deux souligné la lenteur des progrès accomplis dans la mise à jour des politiques, des normes et des niveaux de service nationaux. Tous deux ont également noté que les niveaux de service (NDS) actuels n'étaient pas interprétés uniformément à l'échelle de la Garde côtière et que leur application variait d'une région à l'autre.

En réponse à ces préoccupations, nous avons de nouveau publié en 2007-2008 le document *Niveaux de service et normes de service* pour le rendre plus accessible et plus convivial pour les clients, les employés et les Canadiens intéressés à le comprendre. De plus, nous avons demandé aux clients partout au pays de nous faire part de leurs commentaires sur les services qu'ils obtiennent de la GCC.

En 2008-2009, nous évaluerons la façon de répondre à ces commentaires, dans la mesure du possible, avec les ressources disponibles. Nous réviserons le document *Niveaux de service et normes de service* et le publierons de nouveau en 2009-2010.

Nous reconnaissons qu'il est essentiel de tenir des consultations avec les clients à toutes les étapes du processus afin d'assurer la réussite de cet exercice.

Engagement		Responsable
2008-2009		
Élaborer un rapport qui reflète les commentaires reçus et valider l'information avec les clients.	VG	DG, SM
Établir des options, selon les niveaux de ressources actuels, qui considèrent les résultats des consultations sur l'examen des niveaux de service.	VG Services votés	DG, SM
2009-2010		
Développer et mettre en œuvre un engagement continu envers les NDS, par programme.		DG, SM
Effectuer une nouvelle republication de *Niveaux de service et normes de service*.	VG Services votés	DG, SM

Nous avons complété, comme nous nous y étions engagés, un examen cyclique des portions du système de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne. La prochaine étape est de mettre en œuvre les changements qui peuvent être accomplis avec les ressources actuelles et d'évaluer les options pour le reste avec les partenaires de SAR. (Voir la section 4, page 42, pour les détails).

Stratégie des droits de services maritimes

Le but de notre Stratégie des droits de services maritimes est de collaborer avec l'industrie de la navigation commerciale afin de développer des options pour déterminer l'avenir des droits de services maritimes et formuler une recommandation commune sur ces droits au gouvernement fédéral. Au cours de la dernière année, par le truchement d'un groupe de travail mixte, nous avons rencontré à plusieurs reprises l'industrie du transport maritime pour discuter et développer des options pour l'orientation future de ces droits, y compris ceux dans l'Arctique. Afin de promouvoir les options actuellement considérées, nous avons élargi la discussion pour y inclure d'autres ministères du gouvernement, le cas échéant.

Misant sur cette collaboration, nous continuerons de travailler de concert avec l'industrie et d'autres ministères du gouvernement fédéral pour recommander au gouvernement une approche globale à l'égard des droits de services maritimes. Nous nous assurerons que l'approche globale à l'égard des droits soit conforme au Cadre sur les frais d'utilisation externe et au Plan d'action du MPO.

Engagement		Responsable
2008-2009		
Mettre en œuvre l'orientation du gouvernement.	VG	DG, SM

Identité plus marquée de la Garde côtière canadienne

La Garde côtière canadienne tire une grande fierté de son identité unique. Depuis que nous sommes devenus un OSS, nous avons cherché des possibilités de renforcer l'identité et les traditions, les valeurs et la culture qui font de la GCC une institution nationale. L'un des événements les plus importants à cet égard au cours de la dernière année est le dévoilement du monument commémoratif de la Garde côtière au Collège de la Garde côtière canadienne à Sydney, en Nouvelle-Écosse, pour honorer les personnes qui ont perdu la vie dans l'exercice de leurs fonctions (voir la page 17).

Lorsque nous sommes devenus un OSS, en 2005, nous avons établi une vision, une mission et des énoncés de valeurs qui se reflètent dans notre cadre opérationnel. Maintenant, après plusieurs années d'expérience à titre d'OSS, nous examinerons notre mission, notre vision et nos valeurs dans le but de consolider la base d'une institution véritablement nationale.

Engagement	Respon-sable
2008-2009	
Renouveler le cadre opérationnel de la GCC (vision, mission et valeurs).	CA, Québec

L'uniforme de la Garde côtière est un symbole important de notre identité. En 2007-2008, nous avons élaboré une série de lignes directrices pour nous assurer que l'uniforme est porté convenablement et de façon conforme. Nous travaillerons avec le personnel et les agents négociateurs afin de promouvoir la sensibilisation et la compréhension commune de ces lignes directrices qui seront publiées en 2008-2009.

Engagement	Respon-sable
2008-2009	
Publier et promouvoir une compréhension commune des lignes directrices sur les uniformes.	CA, C&A

En 2007-2008, nous avons rétabli notre bulletin interne afin d'améliorer les communications avec les employés, un besoin constaté dans le cadre du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (SAFF) à la fin de 2005. Un sondage subséquent auprès des employés a révélé que le bulletin est très bien accueilli par le personnel. Le bulletin est également partagé avec les clients, les partenaires et les intervenants par le truchement de nos comités consultatifs.

Une nouvelle architecture du site Web de la GCC a été élaborée et mise en œuvre en 2007-2008. Un sondage sur le contenu et des consultations auprès des clients internes ont orienté la création du nouveau site.

En 2007-2008, nous avons élaboré une stratégie de communications qui établira la base d'une approche nationale uniforme, globale et coordonnée à l'égard des activités de communications. Au cours des prochaines années, nous miserons sur notre identité établie en développant des activités de sensibilisation, de publication et de promotion de l'image de marque. Nous continuerons d'améliorer notre présence en ligne ainsi que nos autres produits de communications afin de mieux soutenir notre engagement constant envers la consultation auprès des clients et l'excellence de la prestation des services. Ces activités seront essentielles pour les employés et les intervenants actuels et elles nous aideront à attirer et garder notre effectif de l'avenir.

Engagement		Respon-sable
2008-2009		
Développer la gouvernance d'Internet, les processus de publication et l'analyse des besoins pour une amélioration constante.	Services votés	DG, SGIA

Renforcer la gestion

Tel qu'indiqué avec insistance dans le rapport d'étape de 2007 de la vérificatrice générale ainsi que dans notre propre examen des services votés en 2006, nous devons tenter d'en arriver à une uniformité nationale dans nos pratiques relatives à la planification, à la présentation de rapports et à la gestion.

En 2007-2008, nous avons commencé à répondre à ce besoin. En 2007-2008, par exemple, nous avons demandé et reçu l'approbation d'une nouvelle AAP. La nouvelle AAP améliorera notre transparence et notre imputabilité en clarifiant auprès des clients, des intervenants, des parlementaires et du public canadien en général la nature des programmes

et des services que nous offrons et des ressources que nous allouons à ces programmes et services. En 2008-2009, nous mettrons en place des pratiques, des processus et un codage opérationnels importants pour nous assurer que l'AAP révisée soit utilisée dans tous les documents et systèmes applicables de planification, de gestion et de rapport internes et externes. (L'annexe C présente l'AAP révisée.)

Engagement		Respon-sable
2008-2009		
Mettre en œuvre la gestion et la budgétisation basée sur les activités d'après l'AAP approuvée : • Former tous les utilisateurs sur la nouvelle structure de codage. • Vérifier l'utilisation du codage développé en 2007-2008 afin d'assurer qu'elle soit conforme à la nouvelle AAP.	VG Services votés	DG, SGIA

Nous avons également élaboré un Cadre de mesure du rendement fondé sur la nouvelle AAP afin d'améliorer la présentation des résultats aux Canadiens. Le Cadre est établi pour chacun des programmes et services présentés dans la section 4. Dans le but de nous assurer que ce Cadre est pertinent et significatif pour les principaux intervenants, nous avons l'intention de consulter les clients et les intervenants au sujet du Cadre. Les premiers commentaires de certains intervenants indiquent qu'ils aimeraient avoir des mesures de l'efficacité et de l'efficience de la prestation des programmes et des services afin d'inclure un plus grand nombre d'indicateurs du rendement reliés à l'industrie.

Engagement		Respon-sable
2008-2009		
Consulter les clients et les intervenants et adapter le Cadre de mesure du rendement selon les besoins.	VG	DG, SGIA

Notre examen des services votés a constaté le besoin de développer des protocoles communs d'entrée de données pour notre Système d'information sur la gestion salariale (SIGS) ainsi que des définitions communes des principaux actifs et de l'infrastructure de la GCC. Nous avons déjà élaboré les définitions communes requises. Un groupe de travail a créé les protocoles d'entrée des données et a préparé un rapport détaillé qui recommande un certain nombre de procédures pour assurer l'application constante des protocoles.

Certains ajustements ont déjà été faits. En 2008-2009, une équipe nationale de mise en œuvre élaborera une stratégie globale de mise en œuvre qui comprendra le développement d'un manuel de procédures et un calendrier de formation ainsi que la documentation connexe. Ce travail positionnera la GCC de façon à ce qu'elle puisse mettre en œuvre l'ensemble des nouvelles procédures du SIGS en 2009-2010.

Engagement		Respon-sable
2008-2009		
Élaborer des procédures nationales pour le SIGS afin d'assurer la constance de l'entrée des données salariales dans le SIGS.	VG Services votés	CA, Maritimes
2009-2010		
Mettre en œuvre les nouvelles procédures du SIGS.	VG Services votés	Tous les DG et CA

L'examen des services votés de 2006 recommandait que nous examinions nos relations avec les Services des ressources humaines et des services intégrés (RHSI) du MPO afin d'assurer que des niveaux de soutien uniformes sont fournis à la GCC dans toutes les régions. En 2007-2008, nous avons travaillé en étroite collaboration avec les RHSI pour identifier les niveaux de service fournis à l'organisme dans chacune des régions de la GCC et les pratiques exemplaires à cet égard.

En 2008-2009, la GCC et les RHSI détermineront les niveaux de service minimaux à fournir à la GCC et un nouvel accord de niveau de service (ANS) pluriannuel qui décrit les services que fourniront les RHSI sera finalisé.

Engagement		Responsable
2008-2009		
Nouvel accord de niveau de service signé entre la GCC et les RHSI qui précise les niveaux de service minimaux et les mesures du rendement connexes.	Services votés	CA, Terre-Neuve-et-Labrador et RHSI

La Garde côtière canadienne dédie un monument commémoratif à la mémoire des collègues disparus

Le samedi 20 octobre 2007, quelque 150 personnes se sont rassemblées dans la cour du Collège de la Garde côtière canadienne à Sydney, en Nouvelle-Écosse, pour dévoiler un monument commémoratif à la mémoire des hommes et des femmes qui ont perdu la vie au service de la Garde côtière canadienne. Depuis sa fondation, en 1962, 34 braves hommes et femmes sont morts au service de la GCC et de tous les Canadiens.

Des membres des familles, l'honorable Loyola Hearn, ministre des Pêches et des Océans, la sous-ministre Michelle d'Auray, la sous-ministre adjointe Lucie McClung, le commissaire George Da Pont, le Conseil de gestion de la Garde côtière, des employés locaux du Collège et d'autres personnes étaient présents. Des représentants des syndicats de la fonction publique et d'une grande variété d'organismes communautaires et de services tels que les services des incendies, le service de police, la Légion royale canadienne et la Défense nationale étaient également présents pour rendre hommage aux disparus.

Priorité 2 : Soutien du programme de sûreté maritime du Canada

Aucun mandat direct n'a été confié à la Garde côtière canadienne en ce qui a trait à la sûreté maritime. Nous jouons cependant un rôle de plus en plus important en ce qui a trait au soutien des ministères ayant un mandat direct, tels la Gendarmerie royale du Canada (GRC), l'Agence des services frontaliers du Canada, Transports Canada ainsi que Sécurité publique Canada.

Réalisations en 2007-2008

Soutien constant du Programme fédéral de sûreté maritime

- Une meilleure formation a été mise en place pour les employés de la GCC qui participent au Programme de l'équipe des enquêtes sur la sûreté maritime (ÉESM).
- La GCC a poursuivi la mise en œuvre des centres des opérations de sûreté maritime (COSM) côtiers sous la responsabilité du MDN.

Nous nous engageons à :

- contribuer de manière importante à la sensibilisation au domaine maritime par l'entremise des Services de communication et de trafic maritimes et par notre présence sur l'eau sur tous les littoraux;
- soutenir, au moyen d'une formation adéquate et d'équipages et de navires bien équipés, les organismes chargés de l'application de la loi et de l'intervention maritimes;
- collaborer avec d'autres organismes et ministères en appui à la sûreté maritime;
- collaborer avec la GRC, sur demande et à titre d'organisme responsable, à la planification et à l'état de préparation de la sûreté pour les Jeux Olympiques de 2010, particulièrement en ce qui a trait à l'élément maritime; et
- participer de façon exhaustive aux exercices interministériels et aux activités de suivi liés à la sûreté et à des activités d'intervention d'urgence impliquant le Plan d'intervention d'urgence fédéral (PIUF).

Amélioration du soutien par la GCC du programme de sûreté maritime du Canada

Nous continuons d'être un participant actif du programme de sûreté maritime fédéral et notre rôle de soutien s'est accru régulièrement, ces dernières années. Ce rôle de soutien en évolution se reflète également de façon claire par l'identification d'une activité de sûreté maritime dans notre nouvelle architecture des activités du programme ainsi que par l'établissement d'une capacité de sûreté maritime spécialisée sur l'eau et d'une initiative de sûreté sur le suivi des navires.

Au cours des dernières années, nous avons obtenu un financement pour notre rôle de soutien élargi dans la sûreté maritime. Notre soutien à ce programme ne se fait pas au détriment d'autres programmes et services.

Nous continuerons de participer aux discussions relatives au programme de sûreté maritime du gouvernement du Canada et d'établir au besoin des options pour le soutien de la GCC. Pour obtenir de plus amples renseignements à ce sujet, y compris la mise en œuvre du Système d'identification automatique (SIA) et du Système d'identification et de localisation à longue portée des navires (SILLPN), voir la page 52 dans la section dédiée à la sûreté maritime.

Engagement	Responsable
2008-2009	
Continuer d'offrir une expertise pour la prestation du soutien à la sûreté en mer dans le cadre du programme de sûreté du gouvernement du Canada.	Sous-commissaire et DG, Flotte

Priorité 3 : Renouvellement de la flotte

Les objectifs de la priorité relative au renouvellement de la flotte sont les suivants :

- Acquérir de nouveaux navires pour remplacer ceux qui ont atteint la fin de leur durée de vie utile;
- Mieux entretenir les navires existants au moyen de la gestion du cycle de vie; et
- Gérer la flotte plus efficacement par le truchement d'une meilleure planification opérationnelle et l'élaboration de politiques claires de tarification des services.

Notre Plan de renouvellement de la flotte de 25 ans fournit une base rigoureuse pour mettre en place la flotte civile du gouvernement du Canada du futur. Ce plan tient compte des priorités gouvernementales et des demandes de service changeantes et donne suffisamment de flexibilité pour répondre aux besoins des clients dans un environnement complexe et changeant.

Acquisition de nouveaux navires

L'objectif global du Plan de renouvellement de la flotte est d'avoir un nombre moindre de navires, mais de pouvoir compter sur des navires plus performants et multitâches, construits dans une structure de catégories[1] de façon à permettre une plus grande flexibilité afin de répondre aux demandes changeantes de programme.

Depuis 2005, la GCC a été autorisée à acquérir 17 nouveaux navires au coût de 1,4 milliard $: 12 patrouilleurs semi-hauturiers (PSH), trois navires hauturiers de science sur les pêches; un navire hauturier de recherche halieutique et océanographique et un brise-glace polaire. Douze de ces 17 navires remplacent des navires qui ont atteint ou qui sont prêts d'atteindre la fin de leur durée de vie utile; quatre patrouilleurs semi-hauturiers sont des ajouts à la flotte afin d'appuyer de meilleures activités de sûreté maritime sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent et un PSH additionnel sert à appuyer l'application des lois sur la pêche sur la côte Est.

Réalisations en 2007-2008

Acquisition de nouveaux navires

- On a lancé une demande de propositions (DP) concurrentielle pour la conception détaillée, la construction et la livraison de 12 patrouilleurs semi-hauturiers en décembre 2007.

Le brise-glace le plus performant de la GCC, le NGCC *Louis S. St-Laurent*, doit être désaffecté en 2017. Afin de contribuer à renforcer la souveraineté dans l'Arctique, le gouvernement a alloué un montant de 720 millions de dollars dans le budget de 2008 pour acheter un nouveau brise-glace de classe polaire. Comparativement au NGCC *Louis S. St-Laurent*, le nouveau brise-glace polaire permettra d'entreprendre des missions plus longues dans l'Arctique — trois saisons complètes comparativement à la capacité actuelle de deux saisons — et dans des conditions plus difficiles. En 2008, nous mettrons l'accent sur la planification de projet et l'élaboration d'une stratégie d'acquisition pour ce brise-glace.

Un aéroglisseur (VCA) de remplacement est également en voie d'être acquis pour la Région du Québec. Sa livraison est prévue en décembre 2008.

Engagement	Responsable
2008-2009	
Livraison de l'aéroglisseur à la Région du Québec.	DG, GPÉ

Malgré quelques difficultés au cours du processus d'acquisition en 2007-2008, une nouvelle demande de propositions a été lancée en décembre 2007 pour la conception détaillée, la construction et

1 Il a 16 types de navires de la GCC selon l'utilisation et la taille. Pour obtenir de plus amples renseignements sur la flotte et ses navires, visitez www.ccg-gcc.gc.ca.

la livraison de 12 patrouilleurs semi-hauturiers. On prévoit que le contrat pour l'acquisition de ces 12 patrouilleurs sera adjugé en 2008.

Il est prévu que le premier PSH sera livré en 2009.

Engagement		Respon-sable
2008-2009		
Adjudication du contrat pour 12 PSH.	VG Services votés	DG, GPÉ
2009-2010		
Livraison du premier PSH.	VG Services votés	DG, GPÉ

Le processus concurrentiel pour acquérir trois navires hauturiers de recherche sur les pêches s'effectuera en 2008-2009. Il est prévu que le premier nouveau navire hauturier de recherche sur les pêches sera livré en 2011.

Engagement		Respon-sable
2008-2009		
Lancer une DP concurrentielle pour trois navires hauturiers de recherche sur les pêches (NHRP).	VG Services votés	DG, GPÉ

En 2008-2009, nous entreprendrons les activités de la phase de définition du projet afin de développer la conception du navire hauturier de recherche océanographique et nous élaborerons également la stratégie d'acquisition.

Engagement		Respon-sable
2008-2009		
Entreprendre les activités de définition du projet et établir la stratégie d'acquisition du navire hauturier de recherche océanographique (NHRO).	VG Services votés	DG, GPÉ
2009-2010		
Lancer une DP concurrentielle pour le NHRO.	VG Services votés	DG, GPÉ

Meilleur entretien de la flotte actuelle

Voir la page 58, dans la section ce que nous faisons à tous les jours, pour les détails sur l'amélioration de l'entretien de la flotte actuelle.

État de préparation opérationnelle de la flotte

Le concept d'état de préparation opérationnelle de la flotte a été élaboré en 2006 pour établir un cadre visant à régler plusieurs problèmes soulevés par la vérificatrice générale dans ses rapports antérieurs, par exemple :

- Établir un horizon de planification et de financement de la flotte à long terme; et
- Établir des accords de service avec les clients du gouvernement du Canada et le modèle opérationnel correspondant.

Le concept d'état de préparation opérationnelle de la flotte est centré autour du thème de l'assurance que la GCC a les moyens et la capacité de répondre aux besoins halieutiques et maritimes des Canadiens et du gouvernement du Canada d'une manière sécuritaire, opportune et efficace. Cela ne comprend pas seulement les besoins de capacité de la flotte, ***mais aussi*** les ressources et le soutien décisionnel nécessaires pour répondre aux

besoins halieutiques et maritimes, maintenant et dans l'avenir.

État de préparation opérationnelle de la flotte

- Modification de l'Architecture des activités du programme pour remplacer les services de la flotte avec le nouveau concept d'état de préparation opérationnelle de la flotte de la GCC.
- Conclusion d'accords de niveau de service pour mise en œuvre en 2008-2009.
- Établissement du concept d'état de préparation à la mission de la flotte.
- Élaboration d'un meilleur processus de planification opérationnelle de la flotte, y compris l'intégration améliorée de la planification technique et des investissements (grandes immobilisations) pour assurer l'alignement sur le cycle de planification des activités.
- Publication en novembre 2007 du premier rapport annuel de la flotte.

Certains coûts rattachés au fait d'avoir une flotte prête et en mesure d'aller en mer ont été répartis antérieurement entre les différents programmes de la Garde côtière ainsi que les programmes des sciences, de la conservation et de la protection du MPO. En conséquence, le coût opérationnel de la flotte de la GCC n'était pas apparent. À la suite de l'introduction du concept d'état de préparation et de l'élaboration du cadre opérationnel correspondant (y compris les politiques d'imputation et les règles opérationnelles), les ressources financières requises pour soutenir une flotte prête sur le plan opérationnel seront beaucoup plus claires pour les clients du programme. En 2008-2009, nous travaillerons de concert avec nos clients pour finaliser le cadre opérationnel afin de mettre en œuvre de meilleurs accords de niveau de service avec les clients internes.

Nous prévoyons également mettre en œuvre un cadre de préparation aux missions qui définira une approche plus systématique pour préparer la flotte de la GCC à accomplir ses missions et répondre aux événements imprévus et qui favorisera un environnement plus axé sur les tâches liées à préparation, conformément aux besoins et aux attentes d'une approche pour « l'ensemble du gouvernement ».

Engagement		Responsable
2008-2009		
Mettre en œuvre l'état de préparation à la mission de la flotte.		DG, Flotte
Mettre en œuvre un meilleur accord de niveau de service avec les clients externes de la Garde côtière fondé sur les nouveaux modèles de financement et d'imputation de frais.	VG	DG, Flotte

Priorité 4 : Poursuite de la mise en œuvre des initiatives de modernisation

L'une des priorités de la GCC restera toujours la recherche et la mise en place de nouveaux modes de fonctionnement favorisant un rendement accru et de meilleurs résultats au profit des Canadiens. À cet égard, les initiatives spécifiques des prochaines années comprendront les aides à la navigation du XXIe siècle (AToN 21) et un meilleur entretien de l'infrastructure terrestre existante.

Aides à la navigation du XXIe siècle

L'initiative AToN 21 réaffirme notre engagement envers l'innovation et l'amélioration continue tout en maintenant notre longue tradition de service et de sécurité.

L'initiative AToN 21 tient compte des besoins de navigation changeants des usagers dans les voies navigables canadiennes, assure le bon équilibre des aides à la navigation dans ces eaux et établit les assises d'un service d'aides à la navigation efficace et efficient.

L'initiative AToN 21 nous s'engage également à continuer à réévaluer les options de prestation de services pour les aides à la navigation dans le but spécifique d'offrir aux Canadiens un service efficace et efficient. Nous avons accompli des progrès considérables sur ce plan en 2007-2008 :

- Nous avons rédigé huit analyses de cas évaluant diverses alternatives pour assurer la prestation de nos services d'aides à la navigation.
- Nous avons complété une étude initiale sur la situation de nos installations de peinture. L'analyse de cas sur les installations de peinture n'est pas encore complétée.
- Nous avons mis à jour nos directives nationales régissant l'attribution de contrats pour les aides flottantes et les aides fixes; ceci orientera le travail futur dans ce domaine.

En 2007-2008, nous avons également complété l'élaboration de normes d'entretien nationales et de spécifications techniques dans de nombreux domaines, particulièrement pour les tours, les aides et l'équipement fixes et les aides flottantes. Cela assurera une mise en œuvre méthodique des technologies nouvelles et novatrices qui contribueront grandement à améliorer la fiabilité des aides à la navigation du Canada.

Nous avons converti autant de nos bouées en acier en bouées de matière plastique et de nos bouées lumineuses en technologie DEL que la technologie actuelle le permet. La poursuite de la conversion dépend donc de la capacité des nouvelles technologies de convertir des aides plus complexes, particulièrement en ce qui concerne les plus grandes aides et celles se trouvant dans des climats difficiles. Par exemple, une technologie prometteuse comme les bouées espars lumineuses quatre saisons pourrait être installée sur le fleuve Saint-Laurent.

La considération de nouvelles technologies à l'appui du service des aides à la navigation de la GCC est maintenant pratique courante à la GCC. À cette fin, nous modernisons actuellement nos normes et nos directives concernant les aides à la navigation afin d'assurer que les nouvelles technologies sont introduites pour répondre à nos besoins opérationnels.

Alors que nous modernisons nos directives concernant les aides à la navigation, nous examinerons la possibilité de mettre sur pied d'importantes initiatives de changement qui

Réalisations en 2007-2008

Aides à la navigation au XXIe siècle

- 248 bouées lumineuses de plus converties à la technologie de la diode électroluminescente (DEL); 88,9 p. 100 sont maintenant converties.
- 95 bouées de plus converties à la matière plastique pour un total de 74,2 p. 100 de toutes les bouées.
- Élaboration d'une analyse de cas pour analyser la conversion bouées en acier de taille moyenne en bouées en matière plastique.
- Rédaction d'une vision de la navigation électronique de la GCC qui est conforme aux définitions internationales.

Projet de stratégie des Services techniques intégrés

- Achèvement du projet de stratégie des services techniques intégrés.

Examen de la gestion de l'entretien des navires

- Examen de la gestion de l'entretien des navires complété.

pourraient avoir une influence sur la prestation du système des aides à la navigation. Parmi ces initiatives de changement, mentionnons l'utilisation des marques de jour sur les aides lumineuses mineures et la redéfinition des principes directeurs des signaux sonores, pour n'en nommer que quelques-unes. Nous entreprendrons parallèlement un examen de la méthodologie de conception des aides à la navigation qui guide la conception de la combinaison des aides à la navigation à utiliser dans des circonstances particulières. Les changements n'auront pas lieu avant les consultations avec les navigateurs concernés.

Au fur et à mesure que les efforts d'AToN 21 se poursuivent, nous entamerons le travail en réponse aux demandes accrues de services de navigation électronique. Le concept de navigation électronique n'est pas nouveau, mais les progrès technologiques, combinés au succès de projets pilotes, démontrent clairement le potentiel et la nécessité de ce service.

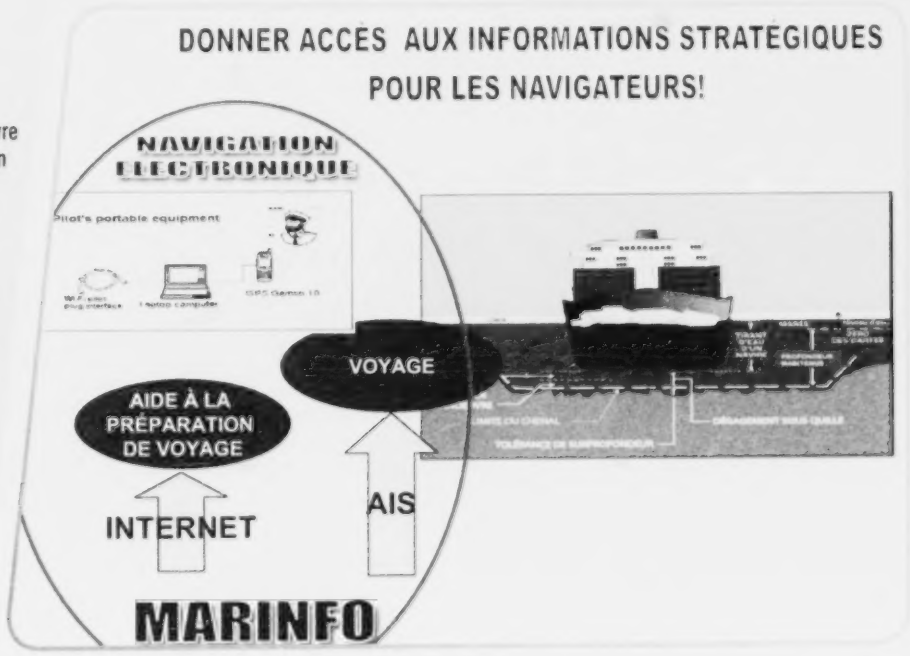
La mise en place de la navigation électronique d'une façon coordonnée et organisée au Canada pourrait grandement améliorer la sécurité, avoir des répercussions économiques positives et accroître la protection environnementale. À titre d'organisme responsable de la prestation de services maritimes, nous sommes bien positionnés pour jouer un rôle de leadership pour le Canada sur ce plan. La capacité de répondre aux demandes des clients, de moderniser nos services et d'adapter nos opérations à la nouvelle réalité des navigateurs mieux informés seront des facteurs cruciaux pour la réussite de la navigation électronique.

Nous avons préparé une vision et une stratégie préliminaires pour la navigation électronique et nous serons en mesure de les partager avec les clients et les intervenants en 2008-2009.

Comme pour le système de navigation Loran-C, nous continuerons de surveiller activement la réaction de la communauté internationale

Réussite du projet pilote de navigation électronique sur le fleuve Saint-Laurent

Avec nos partenaires de l'industrie de la navigation maritime, nous avons mis en œuvre avec succès un projet pilote sur la navigation électronique qui a permis de diffuser de l'information essentielle sur la navigation, par le truchement d'ordinateurs portables, aux pilotes qui travaillent sur le fleuve Saint-Laurent. Ce nouveau système fournit aux clients de la GCC travaillant sur le fleuve Saint-Laurent un outil novateur en leur communiquant ces renseignements importants. Cet outil novateur pourrait accroître considérablement la sécurité, avoir des répercussions économiques positives et accroître la protection environnementale. En réalisant ce projet pilote, le Canada est devenu un chef de file mondial dans la mise en œuvre du concept de navigation électronique.



concernant son avenir avant de prendre une décision à ce sujet.

Engagement		Responsable
2008-2009		
Compléter la modernisation de cinq directives supplémentaires sur les aides à la navigation pour un total de 10.	VG	DG, SM
Élaborer une analyse de cas pour évaluer l'efficacité et l'efficience des installations de peinture de la GCC.	VG	DG, STI
Engager l'industrie maritime par le truchement d'organismes consultatifs au sujet de la vision, de la stratégie et des prochaines étapes de la navigation électronique.	VG	DG, SM
Élaborer des lignes directrices sur la normalisation des mouillages synthétiques et de l'équipement connexe (pour des ancres de plus de 272 kg, mais de moins de 1 136 kg) en préparation à l'introduction de la gestion du cycle de vie de nos actifs.	VG	DG, STI
2009-2010		
Compléter la modernisation des neuf directives sur les aides à la navigation restantes.	VG	DG, SM

Examen de l'entretien des navires

Le projet d'Examen de la gestion de l'entretien des navires (EGEN) a été établi comme activité principale en réponse aux conclusions du rapport d'étape de février 2007 de la vérificatrice générale. Le rapport indiquait certains points faibles de notre approche à l'égard de l'entretien, par exemple l'absence de documentation sur les pratiques et les procédures concernant l'entretien. La vérificatrice générale a noté que ces points faibles contribuaient à la défaillance de l'équipement à bord des navires et entraînaient des réparations coûteuses ainsi que de longues périodes d'indisponibilité des navires.

Le projet d'EGEN, complété en 2007-2008, offre des options et des recommandations pour contribuer à la transition et à la mise en œuvre d'un système de gestion de l'entretien à l'échelle de la GCC et à une évaluation pratique de la capacité organisationnelle, structurelle et culturelle de la GCC afin de réaliser cette transition.

Engagement		Responsable
2008-2009		
Commencer à donner suite aux conclusions de l'Examen de la gestion de l'entretien des navires. Cette attention initiale portera sur les points suivants :		
• Clarifier les rôles, les responsabilités et l'imputabilité;	VG	DG, STI
• Créer une banque des politiques et procédures actuelles concernant l'entretien;	VG	DG, STI
• Évaluer les options pour augmenter le nombre d'ingénieurs navals tant à bord des navires qu'à terre; et	VG	DG, Flotte
• Commencer à élaborer un cadre de gestion du programme pour les activités d'entretien.	VG	DG, STI

Priorité 5 : Gestion efficace de notre effectif et des lieux de travail

En 2008, nous avons introduit notre premier Plan stratégique des ressources humaines pluriannuel (www.ccg-gcc.gc.ca). Le but de ce plan est d'offrir aux gestionnaires une analyse nationale de notre effectif et de nous assurer que nous avons le personnel compétent pour répondre à nos besoins en évolution.

Conformément aux priorités gouvernementales et aux efforts du greffier du Conseil privé pour renouveler la fonction publique du Canada, notre plan met l'accent sur quatre stratégies des ressources humaines :

- Attirer et fidéliser un effectif compétent.
- Améliorer la diversité de notre effectif.
- Cibler la formation, l'apprentissage et le développement professionnel.
- Améliorer la cohérence nationale de la gestion des ressources humaines.

Les quatre initiatives seront entreprises en vue de donner suite aux recommandations du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (SAFF), du rapport de 2007 de la vérificatrice générale et de notre examen des services votés de 2006. Le SAFF est particulièrement indispensable parce qu'il reflète les points de vue et les besoins de nos employés. Nous continuerons également de développer des relations de travail concertées avec les agents négociateurs pour nous assurer que les discussions continues de la direction tiennent compte des points de vue et des intérêts des employés.

Attirer et fidéliser un effectif compétent

La GCC possède un effectif professionnel et compétent. Mais on prévoit des taux élevés de départs en raison des départs à la retraite et le marché actuel de la main-d'œuvre est extraordinairement concurrentiel. Il est donc essentiel que nous mettions l'accent sur le recrutement et le transfert du savoir. Des mesures ciblées débuteront pour tous les groupes à risque : officiers de navires, équipages des navires, agents des Services de communication et de trafic maritimes, ingénieurs et technologues en électronique.

Voici quelques-unes des principales mesures que nous adoptons :

- Nous continuerons de rajuster notre admission d'élèves officiers au Collège de la GCC pour compenser les taux d'attrition chez les officiers des navires.
- Nous lancerons une initiative de perfectionnement professionnel du personnel navigant pour les officiers en 2008-2009. Si le projet pilote est efficace, il pourra devenir un programme permanent de la Garde côtière.
- Nous examinons la possibilité de remettre sur pied le programme de formation des officiers et des équipages des navires.

Réalisations en 2007-2008

Planification des RH et de la relève

- Publication du Plan stratégique des RH, incluant les priorités nationales, les responsabilités, les engagements de l'EE et les stratégies de planification de la relève pour les groupes à risque.
- Formation des groupes de travail sur les ressources humaines et sur l'équité en matière d'emploi de la GCC. Le groupe de l'EE a tenu un atelier national de deux jours pour soutenir les activités de planification.

Structure organisationnelle standard

- Mise sur pied d'une structure organisationnelle normalisée.

Perfectionnement du personnel

- Publication des lignes directrices sur les congés d'études de la Garde côtière.
- Achèvement à un taux de 70 p. 100 des plans d'apprentissage personnel des employés.
- Lancement d'un programme pilote de développement du leadership qui comprend les postes de perfectionnement dans chacune des cinq régions.

Questions opérationnelles

- Développement d'un Système national d'examen du rendement.
- Élaboration d'un cadre stratégique pour la négociation collective.

- Le directeur général des Services maritimes et la directrice exécutive du Collège de la Garde côtière canadienne dirigeront un projet visant à élaborer un cours de recyclage et une stratégie de formation à la mise en œuvre à l'intention des officiers actuels du SCTM en 2009-2010.
- Nous élaborerons et mettrons en œuvre un programme de perfectionnement professionnel en génie pour attirer les experts nécessaires.
- Nous examinerons le programme de perfectionnement en électronique de marine (MELDEV)[2] pour assurer sa réussite continue.

Engagement		Respon-sable
2008-2009		
Mettre en œuvre une initiative pilote de perfectionnement du personnel navigant	VG	DG, Flotte
2009-2010		
Développer un programme de perfectionnement professionnel en ingénierie.	VG	DG, STI et DG, GPÉ

Améliorer la diversité de notre effectif

La Garde côtière s'engage à être une organisation plus représentative. Les initiatives d'équité en matière d'emploi nous aident à répondre à nos besoins opérationnels tout en assurant que nous employons le meilleur talent disponible. Grâce au recrutement et aux efforts de fidélisation, la composition de notre effectif, bien qu'elle ne soit pas encore représentative, s'améliore relativement à la disponibilité sur le marché de la main-d'œuvre. Toutefois, Il y a encore des lacunes importantes et l'engagement de la direction est essentiel pour les combler.

Nous prendrons également des engagements qualitatifs et quantitatifs dans le cadre du Plan d'action d'équité en matière d'emploi du ministère des Pêches et des Océans.

Engagement	Respon-sable
2008-2009	
Lancer un réseau de femmes qui représentent les officiers et les équipages des navires.	DG, Flotte
2009-2010	
Étendre la participation de la GCC aux partenaires du programme d'intégration en milieu de travail dans les villes où elle possède des bureaux (Vancouver, Winnipeg et St-John's).	Tous les CA
Définir des exigences professionnelles justifiées pour la vision des postes de personnel naviguant.	DG, Flotte

Cibler la formation, l'apprentissage et le développement professionnel

En 2008, nous lancerons une stratégie nationale de formation afin d'atténuer les risques afférents aux départs imminents à la retraite et à la concurrence accrue sur le marché du travail. La stratégie assurera la mise en place de normes éducatives cohérentes, maximisera l'utilisation de ressources nationales communes en formation et optimisera les pratiques exemplaires à l'échelle du pays.

Le Collège de la Garde côtière canadienne adoptera également des mesures pour s'assurer que son programme didactique répond aux besoins actuels et futurs de la GCC et appuie les intérêts nationaux. Le programme pilote de perfectionnement en leadership sera offert dans cinq régions entre 2008 et 2010. Si le programme s'avère une réussite, il est possible qu'il soit étendu de façon à inclure le Collège et l'administration centrale nationale.

2 Il s'agit ici d'une formation et de possibilités de perfectionnement en cours d'emploi visant à aider les participants à acquérir une compétence technique.

Nous poursuivrons nos efforts dans le but d'assurer que tous les employés préparent des plans d'apprentissage individuels, en consultation avec leur superviseur.

Engagement		Responsable
2008-2009		
Consulter les gestionnaires, les employés et les agents de négociation relativement au projet de cadre d'apprentissage et de perfectionnement, à la vision et au plan d'action proposé.	SAFF	CA, Pacifique
Tous les employés de la GCC auront un plan d'apprentissage individuel.		Tous les DG et CA
2009-2010		
Évaluer le Programme pilote de perfectionnement en leadership de la Garde côtière canadienne et déterminer les prochaines étapes.		CA, T.-N.-L.

Améliorer la cohérence nationale de la gestion des ressources humaines

Nous avons adopté deux mesures pour améliorer la cohérence nationale de la gestion des ressources humaines — nous avons élaboré une structure organisationnelle régionale normalisée et nous avons mis en place un système national d'examen du rendement développé en 2007-2008.

Nous dévoilerons la structure organisationnelle régionale normalisée en 2008, après avoir tenu des séances d'information avec les agents négociateurs, et nous mettrons en place la nouvelle structure par étapes au cours des deux ou trois prochaines années. Il est important de noter que l'élaboration de cette structure ne vise *pas* à réduire le nombre d'employés. Elle vise plutôt à normaliser notre organisation à l'échelle du pays là où le cas échéant. Des parties de l'organisation pourront en fait connaître un essor au cours des prochaines années.

Citation du commissaire attribuée à Patrick Fraser

Patrick Fraser s'est vu attribuer une Citation du commissaire dans la catégorie des Valeurs et de l'éthique pour son don de temps généreux durant de nombreuses années afin d'aider et d'assurer le bien-être des autres. Que ce soit en dirigeant la campagne de Centraide dans la Région de la capitale nationale ou en organisant la Semaine nationale de la fonction publique, il est toujours disposé à mettre la main à la pâte. Ce faisant, il a fait preuve de dévouement envers la GCC et la fonction publique et il a fait la promotion tant des valeurs de la GCC que de celles de la fonction publique. Patrick respecte les normes les plus élevées du travail d'équipe, de la collégialité, de la collaboration et du professionnalisme dans tout ce qu'il entreprend.

Le développement continu des modèles nationaux de descriptions de travail appuiera cette cohérence organisationnelle à l'échelle des régions en normalisant les compétences fondamentales.

Nous avons commencé la mise en œuvre de notre système national d'examen du rendement en avril 2008. Le système assurera la cohérence de l'achèvement des examens annuels du rendement et des plans d'apprentissage personnels.

Engagement		Responsable
2008-2009		
Amorcer la migration vers des structures organisationnelles régionales normalisées.	VG Services votés SAFF	Tous les DG et CA
Terminer l'élaboration des modèles nationaux de descriptions de travail pour les postes techniques et les postes du personnel navigant.	VG Services votés SAFF	DG, Flotte et DG, STI
Mettre en œuvre le système d'examen du rendement de la GCC.		Tous les DG et CA
2009-2010		
Poursuivre la migration vers des structures organisationnelles régionales normalisées.	VG Services votés SAFF	Tous les DG et CA

Adieu, Charles

Après avoir travaillé durant près de 40 ans au sein de la fonction publique — et toutes ces années au sein de cette organisation — Charles Gadula prend sa retraite. Il est certain que nous sommes heureux de savoir que lui et sa famille profiteront d'un congé bien mérité pour entreprendre de nouvelles activités. Mais il nous manquera grandement.

Charles Joseph Gaduta s'est inscrit au Collège de la Garde côtière en 1966, obtenant quatre ans plus tard son diplôme d'officier de navigation. Au cours de sa carrière impressionnante, Charles a servi tant à terre qu'en mer dans une multitude de postes pratiquement dans toutes les régions du Canada. Il a acquis son expérience sur des navires de baliseurs, des navires de recherche et de sauvetage, des brise-glaces et des aéroglisseurs. Ses affectations sur terre semblent avoir reflété l'ampleur de sa carrière en mer et comptent de nombreux postes : directeur de la recherche et du sauvetage, directeur régional de la Région du Centre et de l'Arctique de la Garde côtière, directeur général de la flotte et des services maritimes et sous-commissaire intérimaire.

De nombreuses personnes à l'échelle de l'organisation lui ont demandé et ont valorisé ses conseils sur d'innombrables questions. Il personnifie le caractère de très nombreuses personnes au sein de la Garde côtière : une loyauté farouche, une honnêteté rafraîchissante et une richesse de connaissances ministérielles. Connu de plusieurs simplement sous le nom de « Charlie », il est toujours facile de lui parler, il est toujours optimiste, il est toujours… là.

Tu manqueras à la Garde côtière, Charles.

4 CE QUE NOUS FAISONS À TOUS LES JOURS

Cette section décrit les activités quotidiennes reliées aux programmes et aux services offerts aux Canadiens par la GCC. Elle met également en évidence des aspects pour lesquels un important investissement est en cours et présente les principales initiatives visant à améliorer la prestation des programmes et des services.

La section débute avec des renseignements importants au sujet de nos ressources financières et humaines. Deux tableaux financiers indiquent le coût estimé, par sous-activité de l'Architecture des activités du programme (AAP), de la prestation des services de la GCC aux Canadiens et ils donnent un aperçu de la structure de coût de chaque sous-activité.[3] Ceci établit un contexte financier pour l'information qui suit. Un troisième tableau présente une information sommaire sur le nombre d'employés de la GCC.

Durant une journée normale, la Garde côtière canadienne :

- sauve la vie de huit personnes,
- prête secours à 55 personnes dans 19 interventions de recherche et sauvetage,
- assure l'entretien de 55 aides à la navigation,
- s'occupe de 1 127 communications radio,
- assure la gestion de 2 346 mouvements de navires de commerce,
- escorte quatre navires commerciaux dans les glaces,
- réalise 12 patrouilles de pêche,
- collabore à trois missions hydrographiques,
- collabore à trois levés scientifiques,
- répond à trois rapports d'incidents environnementaux, et
- sonde le fond de cinq kilomètres de chenaux de navigation.

Le reste de la section 4 décrit, pour chaque sous-activité de l'AAP :

- Les programmes et services que nous offrons tous les jours. L'accent est mis sur les services que nous offrons et les résultats que nous tentons de réaliser. Les indicateurs et les objectifs sont tous tirés de notre Cadre de mesure du rendement.
- Les coûts de la prestation de nos programmes et services aux Canadiens. Cette information est une version plus détaillée des données financières présentées au début de cette section.
- Les principales initiatives que nous entreprenons. Ceci comprend les engagements, année par année, pour chaque initiative et précise le responsable de chaque initiative.

En plus des opérations quotidiennes examinées dans cette section, la GCC gère cinq priorités principales. Pour obtenir de plus amples renseignements sur ces priorités, veuillez consulter la section 3.

3 S'en référer à l'annexe C pour un aperçu de l'AAP

Le développement continu des modèles nationaux de descriptions de travail appuiera cette cohérence organisationnelle à l'échelle des régions en normalisant les compétences fondamentales.

Nous avons commencé la mise en œuvre de notre système national d'examen du rendement en avril 2008. Le système assurera la cohérence de l'achèvement des examens annuels du rendement et des plans d'apprentissage personnels.

Engagement		Responsable
2008-2009		
Amorcer la migration vers des structures organisationnelles régionales normalisées.	VG Services votés SAFF	Tous les DG et CA
Terminer l'élaboration des modèles nationaux de descriptions de travail pour les postes techniques et les postes du personnel navigant.	VG Services votés SAFF	DG, Flotte et DG, STI
Mettre en œuvre le système d'examen du rendement de la GCC.		Tous les DG et CA
2009-2010		
Poursuivre la migration vers des structures organisationnelles régionales normalisées.	VG Services votés SAFF	Tous les DG et CA

Adieu, Charles

Après avoir travaillé durant près de 40 ans au sein de la fonction publique — et toutes ces années au sein de cette organisation — Charles Gadula prend sa retraite. Il est certain que nous sommes heureux de savoir que lui et sa famille profiteront d'un congé bien mérité pour entreprendre de nouvelles activités. Mais il nous manquera grandement.

Charles Joseph Gadula s'est inscrit au Collège de la Garde côtière en 1966, obtenant quatre ans plus tard son diplôme d'officier de navigation. Au cours de sa carrière impressionnante, Charles a servi tant à terre qu'en mer dans une multitude de postes pratiquement dans toutes les régions du Canada. Il a acquis son expérience sur des navires de baliseurs, des navires de recherche et de sauvetage, des brise-glaces et des aéroglisseurs. Ses affectations sur terre semblent avoir reflété l'ampleur de sa carrière en mer et comptent de nombreux postes : directeur de la recherche et du sauvetage, directeur régional de la Région du Centre et de l'Arctique de la Garde côtière, directeur général de la flotte et des services maritimes et sous-commissaire intérimaire.

De nombreuses personnes à l'échelle de l'organisation lui ont demandé et ont valorisé ses conseils sur d'innombrables questions. Il personnifie le caractère de très nombreuses personnes au sein de la Garde côtière : une loyauté farouche, une honnêteté rafraîchissante et une richesse de connaissances ministérielles. Connu de plusieurs simplement sous le nom de « Charlie », il est toujours facile de lui parler, il est toujours optimiste, il est toujours… là.

Tu manqueras à la Garde côtière, Charles.

CE QUE NOUS FAISONS À TOUS LES JOURS

Cette section décrit les activités quotidiennes reliées aux programmes et aux services offerts aux Canadiens par la GCC. Elle met également en évidence des aspects pour lesquels un important investissement est en cours et présente les principales initiatives visant à améliorer la prestation des programmes et des services.

La section débute avec des renseignements importants au sujet de nos ressources financières et humaines. Deux tableaux financiers indiquent le coût estimé, par sous-activité de l'Architecture des activités du programme (AAP), de la prestation des services de la GCC aux Canadiens et ils donnent un aperçu de la structure de coût de chaque sous-activité.[3] Ceci établit un contexte financier pour l'information qui suit. Un troisième tableau présente une information sommaire sur le nombre d'employés de la GCC.

Durant une journée normale, la Garde côtière canadienne :

- sauve la vie de huit personnes,
- prête secours à 55 personnes dans 19 interventions de recherche et sauvetage,
- assure l'entretien de 55 aides à la navigation,
- s'occupe de 1 127 communications radio,
- assure la gestion de 2 346 mouvements de navires de commerce,
- escorte quatre navires commerciaux dans les glaces,
- réalise 12 patrouilles de pêche,
- collabore à trois missions hydrographiques,
- collabore à trois levés scientifiques,
- répond à trois rapports d'incidents environnementaux, et
- sonde le fond de cinq kilomètres de chenaux de navigation.

Le reste de la section 4 décrit, pour chaque sous-activité de l'AAP :

- Les programmes et services que nous offrons tous les jours. L'accent est mis sur les services que nous offrons et les résultats que nous tentons de réaliser. Les indicateurs et les objectifs sont tous tirés de notre Cadre de mesure du rendement.
- Les coûts de la prestation de nos programmes et services aux Canadiens. Cette information est une version plus détaillée des données financières présentées au début de cette section.
- Les principales initiatives que nous entreprenons. Ceci comprend les engagements, année par année, pour chaque initiative et précise le responsable de chaque initiative.

En plus des opérations quotidiennes examinées dans cette section, la GCC gère cinq priorités principales. Pour obtenir de plus amples renseignements sur ces priorités, veuillez consulter la section 3.

3 S'en référer à l'annexe C pour un aperçu de l'AAP

Aperçu des ressources financières et humaines

Le Tableau 1 présente les estimés des dépenses prévues pour les salaires, les autres coûts de fonctionnement et d'entretien ainsi que le capital nécessaire pour fournir les services de la GCC aux Canadiens en 2008-2009. Ces coûts sont fournis pour nos 10 sous-activités de l'AAP.

Tableau 1 : Dépenses prévues dans le crédit budgétaire de la GCC par sous-activité de l'AAP, 2008-2009 (en milliers de dollars)

Sous-activité de l'AAP	Salaire	Autres coûts – fonctionnement et entretien (F&E)	Total de fonctionnement	Grands projets d'immobilisations
Services des aides à la navigation	12 284,6	10 182,6	**22 467,2**	-
Services de gestion des voies navigables	2 902,3	10 139,7	**13 042,0**	-
Services de communication et de trafic maritimes	32 893,5	7 734,7	**40 628,2**	-
Services de déglaçage	950,9	17 553,1	**18 504,0**	-
Services de recherche et sauvetage	10 724,8	15 419,6	**26 144,4**	-
Services d'intervention environnementale	5 853,8	3 950,5	**9 804,3**	-
Sûreté maritime	4 155,5	5 291,0	**9 446,5**	-
État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	167 744,7	65 327,0	**233 071,7**	147 945,8
Services de gestion du cycle de vie des actifs	59 191,9	28 009,0	**87 200,9**	50 426,7
Collège de la Garde côtière canadienne	6 488,9	6 476,5	**12 965,4**	-
Total	**303 191,0**	**170 083,7**	**473 274,6**	198 372,5

Tout comme le Tableau 1, le Tableau 2 présente les estimés, les coûts de la prestation des programmes et des services de la GCC, mais avec les coûts de fonctionnement de l'état de préparation opérationnelle de la flotte et de la gestion du cycle de vie des actifs alloués aux huit autres sous-activités de l'AAP. Ce tableau inclut également le coût de la prestation des services aux clients externes de la GCC tels que les Sciences du MPO et l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest.

Tableau 2 : Coûts des services de la GCC par sous-activité de l'AAP, 2008-2009 (en milliers de dollars)

Sous-activité de l'AAP	Répartition du fonctionnement provenant de :			
	Fonctionnement de programme direct	État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	Services de gestion du cycle de vie des actifs	Coût total des services (Fonctionnement)
Services des aides à la navigation	**22 467,2**	**37 200,4**	**36 774,6**	**96 442,2**
Services de gestion des voies navigables	**13 042,0**	**946,6**	**750,8**	**14 739,4**
Services de communication et de trafic maritimes	**40 628,2**	**1 290,2**	**17 612,3**	**59 530,7**
Services de déglaçage	**18 504,0**	**38 645,6**	**10 282,7**	**67 432,4**

Sous-activité de l'AAP	Fonctionnement de programme direct	Répartition du fonctionnement provenant de : État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	Services de gestion du cycle de vie des actifs	Coût total des services (Fonctionnement)
Services de recherche et sauvetage	26 144,4	84 568,2	18 002,2	**128 714,8**
Services d'intervention environnementale	9 804,3	825,7	750,6	**11 380,5**
Sûreté maritime	9 446,5	14 308,3	2 831,6	**26 586,4**
Collège de la Garde côtière canadienne	12 965,4	-	196,1	**13 161,5**
Total - Programmes de la Garde côtière	153 002,0	177 785,0	87 200,9	**417 987,9**
Sciences	S/O*	32 776,7	-	**S/O**
Conservation et protection	S/O	15 544,5	-	**S/O**
Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest	S/O	6 965,6	-	**S/O**
Total	**153 002,0**	**233 071,7**	**87 200,9**	**473 274,6**

** Sans objet*

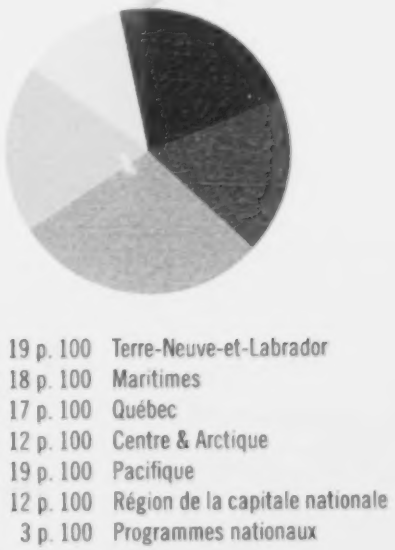
Pour obtenir de plus amples renseignements financiers sur la GCC, veuillez consulter la section 5. Le Tableau 3 présente une information sommaire sur le nombre total d'équivalents temps plein (ÉTP) de la GCC.

Tableau 3 : Nombre total d'utilisation d'équivalents temps plein (ÉTP) par sous-activité de l'AAP

Service*	ÉTP – F&E	ÉTP – Grands projets d'immobilisations	Total ÉTP
Services des aides à la navigation	249,5	-	**249,5**
Services de gestion des voies navigables	35,1	-	**35,1**
Services de communication et de trafic maritimes	413,8	-	**413,8**
Services de déglaçage	11,6	-	**11,6**
Services de recherche et sauvetage	125,8	-	**125,8**
Services d'intervention environnementale	91,7	-	**91,7**
Sûreté maritime	11,4	-	**11,4**
État de préparation opérationnelle de la flotte de la GCC	2 658,1	43,9	**2 702,0**
Services de gestion du cycle de vie des actifs	863,6	61,7	**925,3**
Collège de la Garde côtière	176,1		**176,1**
Total	**4 636,7**	**105,6**	**4 742,3**

** Le nombre total d'ETP de la Garde côtière a été attribué aux sous-activités en fonction de la distribution totale des salaires. Ce total diffère des données reportées dans l'annexe A parce qu'il s'agit d'une mesure de l'utilisation annuelle des employés qui tient compte des différences au niveau de la durée d'emploi; par opposition, le nombre total d'employés dans l'annexe A est un compte d'employés à un moment précis dans le temps.*

Figure 1 : Crédits budgétaires de la GCC par région



Services par sous-activité de l'AAP

En 2007-2008, les Services des aides à la navigation...

- Ont entrepris des examens des niveaux de service du système des aides à la navigation, en consultation avec les usagers des services maritimes.
- Ont poursuivi le développement des bouées lumineuses quatre saisons qui peuvent fonctionner toute l'année entre Montréal (Lac Saint-Louis) et Traverse Nord.

Aides à la navigation

Le programme des Services des aides à la navigation comprend la fourniture de plus de 17 000 aides maritimes à courte portée, y compris les aides visuelles (phares et bouées), les aides sonores (cornes de brume), les aides radar (réflecteurs et balises) et les aides maritimes de longue portée telles que le Système de positionnement global différentiel (DGPS). Les navigateurs bénéficient ainsi d'un passage sécuritaire, accessible et efficace sur les eaux canadiennes. La prestation de ce programme est assurée, en partie, avec le soutien de la flotte de la GCC, apte et en état de préparation opérationnelle.

Services des aides à la navigation

Offrent les services suivants...	Mesurés comme suit...*	Avec ces objectifs...
• Systèmes d'aides à la navigation opérationnels **	• Fiabilité des aides à la navigation de courte portée • Fiabilité des aides à la navigation à grande distance (disponibilité du signal du DGPS)	• 99 p. 100 (sur une moyenne de trois ans) • Disponibilité du signal d'au moins 99 p. 100
• Information sur la sûreté maritime **	• Publication opportune des avis aux navigateurs (NOTMAR)	• 100 p. 100 des 12 avis publiés à la fin de chaque mois

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit... *	Avec ces objectifs...
• Les systèmes d'aides à la navigation et l'information facilitent le mouvement sûr et rapide du trafic maritime	• Nombre de navires autres que les embarcations de plaisance impliqués dans une collision maritime	• Maintien d'une moyenne annuelle sur cinq ans; moyenne des collisions de 2001 à 2005 = 80

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*

** *Conformément aux* ***Niveaux de service et normes de service*** *(www.ccg-gcc.gc.ca).*

Tableau 4 : Ressources 2008-2009, Services des aides à la navigation (en milliers de dollars)

Région	Salaire	F&E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador*	3291,9	1 766,8	**5 058,7**
Maritimes	1033,9	2 425,9	**3 459,8**
Québec	651,7	801,3	**1 453,0**
Centre et Arctique	969,7	1 814,6	**2 784,3**
Pacifique*	3972,2	2 198,1	**6 170,3**
Programmes nationaux**	-	124,4	**124,4**
Région de la capitale nationale (RCN)	2 365,2	1 051,5	**3 416,7**
Total programme direct	**12 284,6**	**10 182,6**	**22 467,2**
Répartition de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	26 773,6	10 426,8	**37 200,4**
Répartition des services de gestion du cycle de vie des actifs	24 962,6	11 812,0	**36 774,6**
Coût total des services	**64 020,8**	**32 421,4**	**96 442,2**

** Les différences salariales entre les régions sont surtout attribuables à des variations des activités reliées aux phares. Entre 246 phares majeurs du Canada, 51 ont des employés. La GCC entretient 23 phares avec du personnel dans la Région de Terre-Neuve-et-Labrador, 27 dans la Région du Pacifique et, pour des raisons de souveraineté, un dans la Région des Maritimes. Le Canada est l'un des pays peu nombreux qui continuent à employer des gens pour garder les phares.*

*** Les programmes nationaux consistent en une somme de 124,4 k$ en recherche et développement.*

Réinvestissement dans les actifs

Les projets d'immobilisations des Services des aides à la navigation mettent l'accent sur les éléments suivants :

- Assurer la conformité de la GCC à divers codes et diverses normes, y compris les codes de santé et de sécurité et les normes de l'Association canadienne de normalisation (CSA);
- Régler les problèmes possibles liés à la responsabilité et à la sécurité générale des navigateurs; et
- Faciliter un accès et une navigation en toute sécurité dans les eaux canadiennes.

Nous prévoyons dépenser 13,6 millions de dollars en 2008-2009 dans le cadre des projets d'immobilisations liés à ces services. Pour une description complète des dépenses en immobilisations, voir l'annexe B.

Gestion des voies navigables

Le programme des Services de gestion des voies navigables permet à la GCC d'assurer la sécurité et l'accessibilité des voies navigables en effectuant le dragage des voies interlacustres des Grands Lacs, en vertu d'un accord entre le Canada et les États-Unis, en gérant le dragage du fleuve Saint-Laurent selon un système de recouvrement des coûts, en exerçant une surveillance des fonds des chenaux, en contribuant au contrôle international, des variations de niveau de l'eau dans le fleuve Saint-Laurent et en opérant le canal Canso. Le programme permet également à la GCC d'aider à assurer un passage sécuritaire en fournissant aux utilisateurs une information sur la sécurité maritime, y compris des prévisions sur la profondeur de l'eau. La Gestion des voies navigables entretient les chenaux navigables, réduit les risques associés à la navigation maritime et appuie la protection de l'environnement. La prestation de ce programme est assurée, en partie, avec le soutien de la flotte de la GCC, apte et en état de préparation opérationnelle.

En 2007-2008, les Services de gestion des voies navigables…

- Ont surveillé les conditions du fond de 760 kilomètres de voies navigables principales.
- Ont offert aux usagers l'information sur les conditions du fond ainsi que sur les niveaux d'eau et les prévisions dans les quatre voies navigables les plus fréquentées du Canada.

Services de gestion des voies navigables

Offrent les services suivants…	Mesurés comme suit…*	Avec ces objectifs…
• Dragage des portions canadiennes des Grands Lacs reliant les voies et le Saint-Laurent maintenu et géré **	• Pourcentage et nombre réel de kilomètres de voies draguées par rapport à la planification	• 100 p. 100
• Levés des fonds des principales voies navigables commerciales **	• Nombre réel de kilomètres de voies arpentées par rapport à la planification	• 100 p. 100
• Prévisions des niveaux d'eau **	• Prestation opportune des prévisions des niveaux d'eau	• Prévisions 100 p. 100 à temps

Pour atteindre ce résultat…	Mesuré comme suit…*	Avec ces objectifs…
• La gestion des voies navigables et l'information aident à assurer l'accessibilité des grandes voies navigables commerciales et contribuent à leur utilisation sécuritaire**	• Nombre de navires, autres que les embarcations de plaisance, impliqués dans un accident maritime à cause d'un échouement	• Maintenir une moyenne annuelle sur cinq ans; moyenne d'échouement de 2001 à 2005 = 111

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*
*** Conformément aux Niveaux de service et normes de service (www.ccg-gcc.gc.ca).*

Tableau 5 : Ressources 2008-2009, Services de gestion des voies navigables (en milliers de dollars)

Région	Salaire	F&E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	-	23,8	**23,8**
Maritimes	831,7	970,3	**1 802,0**
Québec*	1 089,0	3 705,4	**4 794,4**
Centre et Arctique	82,6	1 348,3	**1 430,9**
Pacifique	250,2	914,7	**1 164,9**
Programmes nationaux	-	-	-
RCN	648,9	3 177,2	**3 826,1**
Total programme direct	**2,902,3**	**10 139,7**	**13 042,0**
Répartition de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	681,3	265,3	**946,6**
Répartition des services de gestion du cycle de vie des actifs	509,6	241,1	**750,8**
Coût total des services	**4 093,2**	**10 646,2**	**14 739,4**

** Inclut 4 600,0 k$ pour le dragage qui est entièrement recouvré par le truchement de recettes nettes en vertu d'un crédit.*

Principale initiative

Étude post-Panamax, fleuve Saint-Laurent

En raison de l'accroissement du trafic maritime qui est largement prévu se produire dans un proche avenir, les ports canadiens cherchent des façons d'augmenter leur compétitivité. Les représentants de l'industrie de la navigation maritime nous ont informé de leur projet d'utiliser la nouvelle génération de navires post-Panamax[4], particulièrement sur le chenal restreint du fleuve Saint-Laurent, entre la ville de Québec et Montréal. Les navires post-Panamax ne respectent pas les lignes directrices actuelles de la GCC pour permettre aux navires de naviguer dans les deux directions dans certaines sections du chenal maritime.

4 Les navires Panamax sont ceux dont les dimensions permettent le passage dans les écluses du canal de Panama. Les navires post-Panamax sont plus gros que les navires Panamax, donc ne peuvent pas passer dans les écluses du canal de Panama.

En partenariat avec Transports Canada, l'Administration de pilotage des Laurentides et l'industrie maritime, nous entreprenons une évaluation des risques pour déterminer les conditions minimales que doivent respecter les navires post-Panamax pour être autorisés à naviguer sur le Saint-Laurent dans les deux directions entre la ville de Québec et Montréal. Le but de l'étude est d'identifier toutes les conditions et les restrictions additionnelles (largeur maximale, respect de la vitesse, sens uniques, etc.) requises pour assurer une navigation sécuritaire et la protection environnementale tout en limitant l'impact sur les utilisateurs des voies navigables et des collectivités riveraines.

Engagement	Responsable
2008-2009	
Participer avec Transports Canada, l'Administration de pilotage des Laurentides et l'industrie maritime à une analyse des risques pour contribuer à la décision d'autoriser les navires à fort gabarit à naviguer dans le Saint-Laurent et élaborer des conditions et restrictions opérationnelles recommandées pour les navires.	DG, SM

Services de communication et de trafic maritimes

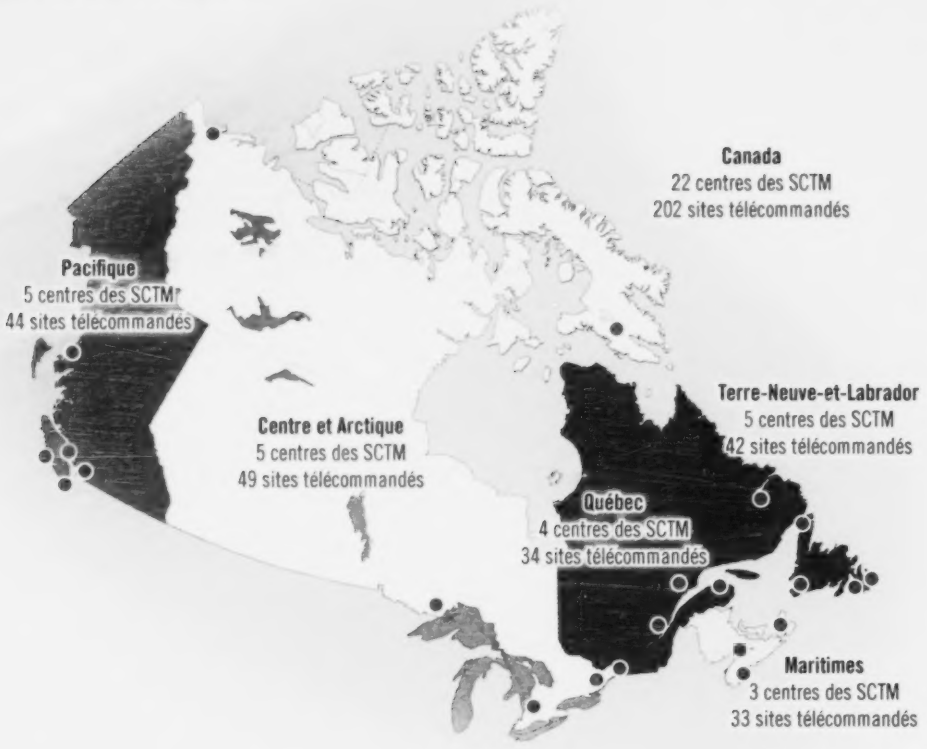
Le programme des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) fournit un service de communications maritimes lié à la sécurité et aux situations de détresse, contrôle les navires, gère le mouvement du trafic maritime dans certaines parties des eaux canadiennes, et offre un système de renseignements pertinents et de correspondance publique, 24 heures par jour, sept jours par semaine.

Grâce au programme des SCTM, les intervenants en recherche et sauvetage disposent de plus d'information sur les personnes et navires en situation de détresse, les navigateurs en détresse disposent de moyens pour demander de l'aide, les navigateurs disposent d'une information précise et pertinente, et la GCC bénéficie de renseignements plus complets sur le mouvement des navires pour la reconnaissance des domaines liés à la sûreté maritime. Les SCTM contribuent à assurer la sécurité des gens en mer, à la protection du milieu marin, à l'efficacité de la navigation sur les voies navigables et à la transmission d'information essentielle aux navigateurs.

En 2007-2008, les SCTM...

- Ont mis en œuvre le service de sécurité à très haute fréquence/appel sélectif numérique (VHF/ASN) dans les Grands Lacs.
- Ont complété les premières étapes de la campagne nationale de recrutement des stagiaires des SCTM.
- Ont mis en œuvre les responsabilités de la GCC pour les services de trafic maritime, tel que requis par la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*.

La prestation du programme des SCTM est assurée par le truchement d'un réseau de 22 centres des SCTM et de postes télécommandés connexes (pylônes radio, sites radar, etc.).



Services de communication et de trafic maritimes

Offrent les services suivants…	Mesurés comme suit…*	Avec ces objectifs…
• Interventions dans des cas de communications de détresse et de sécurité **	Disponibilité des opérations des centres des SCTM *NOTE : les canaux radio sont continuellement surveillés*	• Disponibilité 24/7 des centres et des opérateurs des SCTM; 100 p. 100
• Inspection et émission des autorisations pour les navires/trafic de 500 tonnes - tonnage brut ou plus entrant dans les eaux canadiennes (Grands Lacs non inclus) **	• Nombre d'autorisations	• Point de repère = 15 200
• Information sur la sécurité maritime **	• Nombre d'avis à la navigation diffusés	• Point de repère = 13 000

Pour atteindre ce résultat…	Mesuré comme suit…*	Avec ces objectifs…
• Sécurité de la vie des gens en mer, mouvement efficient du trafic maritime et prestation de l'information essentielle aux navigateurs	• Nombre de navires autres que les embarcations de plaisance impliqués dans un accident maritime causé par une collision	• Maintien d'une moyenne annuelle sur cinq ans; moyenne de 2001-2005 = 17

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*
*** Conformément aux* ***Niveaux de service et normes de service*** *(www.ccg-gcc.gc.ca).*

Tableau 6 : Ressources 2008-2009, Services de communication et de trafic maritimes (en milliers de dollars)

Région	Salaire	F&E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	5 230,7	830,4	**6 061,1**
Maritimes	5 525,6	613,3	**6 138,9**
Québec	5 947,8	416,3	**6 364,1**
Centre et Arctique*	4 425,4	1 743,3	**6 168,7**
Pacifique**	8 917,5	1 943,8	**10 861,3**
Programmes nationaux***	343,0	1 080,0	**1 423,0**
RCN	2 503,5	1 107,6	**3 611,1**
Total programme direct	**32 893,5**	**7 734,7**	**40 628,2**
Répartition de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	928,6	361,6	**1 290,2**
Répartition des services de gestion du cycle de vie des actifs	11 955,2	5657,1	**17 612,3**
Coût total des services	**45 777,3**	**13 753,4**	**59 530,7**

** Les ressources d'F&E de la Région du Centre et de l'Arctique sont plus importantes que celles des autres régions en raison de l'allocation de logement et des coûts des voyages dans le Nord.*

*** Les salaires sont plus élevés dans la Région du Pacifique en raison du besoin d'un plus grand nombre d'agents des SCTM (ASCTM) en réponse au volume du trafic maritime dans la région.*

**** Les programmes nationaux consistent en un montant de 1 423,0 k$ dans le projet de Système d'identification automatique.*

Principales initiatives

NAVAREA

Une NAVAREA (zone de navigation) est une zone géographique établie par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour coordonner la transmission des avis aux navigateurs. En octobre 2007, l'OMI a confirmé le Canada dans son rôle de coordonnateur international et de service d'avis aux navigateurs pour deux NAVAREA dans l'Arctique. Nous travaillerons avec nos partenaires nationaux et internationaux pour instituer ce nouveau service international. Durant la prochaine année de planification, nous finaliserons la question de la mise en œuvre avec l'OMI et la prestation du service suivra en 2009-2010.

Engagement	Responsable
2008-2009	
Finaliser les plans de mise en œuvre avec l'OMI.	DG, SM
Phase de définition du projet (plans de mise en œuvre, de formation et d'acquisition).	DG, SM
2009-2010	
Essai initial de la condition opérationnelle.	DG, SM
Mise en œuvre (publicité et début des transmissions du NAVAREA).	DG, SM

Loi sur la marine marchande du Canada, 2001

La *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* a affecté les SCTM de deux façons principales :

- Les ASCTM sont maintenant en mesure de diriger les navires dans un plus grand nombre de situations qu'auparavant.
- Les ASCTM ont maintenant un rôle mieux défini pour diriger uniquement les navires sous leur autorité et non tous les navires dans une zone de Service du trafic maritime (STM).

Nous avons examiné les postes des officiers des Services de communication et de trafic maritimes afin de nous s'assurer que ces officiers ont la formation appropriée, les pouvoirs et les outils pour offrir les services de trafic maritime, tel que requis par la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*. En 2008-2009, nous offrirons des séances d'information aux ASCTM, toute notre documentation pertinente à la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* sera mise à jour et une stratégie

d'application de la loi sera élaborée afin d'assurer la conformité avec la Loi en collaboration avec Transports Canada.

Engagement	Responsable
2008-2009	
En collaboration avec Transports Canada, élaborer une stratégie d'application pour assurer la conformité avec l'article sur le Service du trafic maritime de la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*.	DG, SM
2009-2010	
Appuyer Transports Canada dans le cadre de l'élaboration des règlements pour le nouveau Service du trafic maritime.	DG, SM
2010-2011	
Mettre en œuvre les nouveaux règlements du Service du trafic maritime.	DG, SM

Initiative liée aux ressources humaines

Formation technique des SCTM

Au cours des trois prochaines années, nous nous efforcerons de répondre aux besoins opérationnels les plus pressants en ressources humaines afin d'assurer la continuité efficace de nos services et de répondre aux besoins de nos employés. En 2008-2009, nous entreprendrons l'élaboration d'un cadre de formation et d'une stratégie à long terme pour répondre aux besoins de formation technique des SCTM pour le XXI[e] siècle.

L'élaboration d'un cadre de formation pour la sous-activité des SCTM est essentielle pour les opérations de la GCC. Le cadre de formation des SCTM comprendra une variété d'initiatives visant à appuyer l'effectif des SCTM qui est formé d'environ 400 ASCTM certifiés afin d'assurer un développement professionnel et un recrutement adéquats.

Engagement	Responsable
2008-2009	
Finaliser le processus national pour le recrutement des stagiaires des SCTM.	DG, SM
Débuter l'élaboration d'un cadre de formation tenant compte de la nouvelle technologie et des procédures connexes.	DG, SM
2009-2010	
Développer un cours de recyclage et mettre en œuvre une stratégie de formation pour les agents actuels des SCTM.	DG, SM et Directrice exécutive, CGCC
Développer un profil de compétences des agents des SCTM.	DG, SM

Reinvestissement dans les actifs

Les projets d'immobilisations des SCTM mettent l'accent sur les points suivants :

- Améliorer et moderniser les systèmes actuels de communication et d'information;
- Assurer une sûreté maritime rehaussée; et
- Contribuer à la sécurité de la navigation dans les eaux canadiennes.

Nous faisons des investissements substantiels dans les actifs reliés aux SCTM. Il y a 14 projets distincts en cours, la plupart étant pluriannuels. Nous prévoyons dépenser plus de 26 millions de dollars dans ces projets en 2008-2009. Pour une liste complète des projets et une description de chacun d'eux, voir l'annexe B.

Services de déglaçage

Le programme de déglaçage de la GCC offre des services de déglaçage et des services connexes pour faciliter le déplacement informé, sécuritaire et opportun du trafic maritime dans les eaux canadiennes recouverte par les glaces et aux environs, au profit de l'industrie et des collectivités. Les activités de ce programme consistent à fournir de l'information sur l'état des glaces et à escorter des navires dans les eaux recouvertes par les glaces, à dégager les navires pris par les glaces, à maintenir les voies ouvertes dans les glaces qui sont fermement rattachées aux rives, à procéder à l'ouverture des ports cernés par les glaces, à donner des renseignements sur le déplacement des glaces, à réapprovisionner des communautés isolées du Nord et à réduire le risque d'inondation le long du fleuve Saint-Laurent, en surveillant, prévenant et brisant les embâcles. La prestation de ce programme est assurée avec le soutien de la flotte de la GCC, apte et en état de préparation opérationnelle.

La GCC dispose de 17 brise-glaces pour les opérations hivernales sur la côte est du Canada, le Saint-Laurent et les Grands Lacs au besoin.

Les Services de déglaçage contribuent également à la souveraineté dans l'Arctique en approvisionnant les communautés nordiques, en procurant un soutien à d'autres organismes et organisations du gouvernement dans les eaux envahies par les glaces et en assurant une présence maritime visible du gouvernement fédéral dans le Nord canadien. Chaque année, six de nos brise-glaces naviguent dans l'Arctique entre juin et novembre (opérations estivales).

La prestation de la sous-activité des Services de déglaçage est assurée avec le soutien de la flotte de la GCC.

Les renseignements sur l'état des glaces sont divulgués en conformité avec l'Entente de partenariat relative aux services d'information sur les glaces conclue avec le Service canadien des glaces d'Environnement Canada. Quatre bureaux régionaux situés à St-John's, T.-N.-L., à Dartmouth, N.-É., à Québec, Qc., et à Sarnia, Ont., s'assurent que les renseignements sur l'état des glaces sont diffusés par le truchement de la radio, de l'Internet et des télécopieurs. Le positionnement stratégique des brise-glaces est crucial pour le rendement efficient de tous les services de déglaçage. Une approche zonale est utilisée pour confier des tâches aux brise-glaces afin d'assurer la souplesse nécessaire pour répondre aux demandes d'aide, particulièrement durant la formation très intense des glaces.

En 2007-2008, les Services de déglaçage...

- Avec des partenaires des autres ministères du gouvernement, ont continué à développer, à installer et à tester un radar maritime numérique grande vitesse sur le NGCC *Henry Larsen*.
- Ont libéré plus de 100 bateaux de pêche pris dans les glaces au large de la côte nord-est de Terre-Neuve.
- Ont lancé un projet pour diffuser l'information sur la couche de glace par voie électronique.

Nous répondons à environ 1 500 demandes de soutien en déglaçage chaque année. Environ la moitié de ces appels sont pour l'aide dans les eaux recouvertes de glace, environ 300 pour la prévention des inondations, environ 200 pour l'ouverture de ports et la reconnaissance des glaces et le reste pour des problèmes dans l'Arctique. En partenariat avec le Service canadien des glaces, nous distribuons chaque année plus de 5 000 cartes à la navigation maritime.

Services de déglaçage

Offrent les services suivants...	Mesurés comme suit...*	Avec ces objectifs...
• Services de déglaçage **	• Pourcentage des services de déglaçage offerts	• 100 p. 100
• Information sur les glaces durant la saison des glaces **	• Nombre de cartes des glaces produites	• Respecter l'accord de niveau de service annuel

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
• Le mouvement informé, sécuritaire et opportun du trafic maritime dans les eaux couvertes de glace est facilité	• Nombre de bateaux autres que les embarcations de plaisance endommagés par la glace	• Moyenne de cinq ans sur 12

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*
*** Conformément aux* ***Niveaux de service et normes de service*** *(www.ccg-gcc.gc.ca).*

Tableau 7 : Ressources 2008-2009, Services de déglaçage (en milliers de dollars)

Région	Salaire	F&E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	62,1	2 664,8	**2 726,9**
Maritimes	91,7	3 199,0	**3 290,7**
Québec	159,0	1 742,3	**1 901,3**
Centre et Arctique	82,4	383,9	**466,3**
Pacifique	-	91,7	**91,7**
Programmes nationaux*	-	9 410,4	**9 410,4**
RCN	555,7	61,0	**616,7**
Total programme direct	**950,9**	**17 553,1**	**18 504,0**
Répartition de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	27 813,7	10 831,9	**38 645,6**
Répartition des services de gestion du cycle de vie des actifs	6 979,9	3 302,8	**10 282,7**
Coût total des services	**35 744,6**	**31 687,8**	**67 432,4**

** Les programmes nationaux consistent en un montant de 9 300,0 k$ pour l'entente nationale avec Environnement Canada, dans le but d'offrir des services de reconnaissance des glaces, et de 110,4 k$ en recherche et développement.*

Recherche et sauvetage

Le Programme fédéral de recherche et sauvetage (SAR), dont la responsabilité est assumée par le ministre de la Défense nationale, représente un effort concerté entre les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux. De concert avec la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), le Programme SAR de la GCC dirige, offre et maintient l'état de préparation de la composante maritime du système fédéral SAR sur une superficie de 5,3 millions de kilomètres carrés. Au moyen de ses activités de recherche et de sauvetage, de communications et de surveillance des situations de détresse, le Programme SAR de la GCC augmente les chances de sauvetage des personnes se trouvant dans des situations périlleuses sur l'eau. La prestation de ce programme est assurée, en partie, avec le soutien de la flotte de la GCC, apte et en état de préparation opérationnelle.

En 2007-2008, les Services de SAR...

- Ont complété l'analyse des besoins en SAR.
- Ont effectué un examen global des accords de partenariat avec la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) afin de trouver une meilleure façon de gérer ce partenariat.
- Ont renouvelé et approuvé les accords de contribution de la GCAC.

La prestation de la sous-activité SAR est assurée par les centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) situés à Halifax, Trenton et Victoria qui sont exploités sous l'autorité de la Défense nationale et dont les postes sont comblés conjointement par du personnel du MDN et de la GCC. De plus, la GCC exploite deux centres secondaires de sauvetage maritime (MRSC) — à St-John's et à Québec — qui relèvent du CCCOS.

En appui aux activités de SAR, nous exploitons au total une flotte de 114 navires multitâches qui ont tous des responsabilités de recherche et de sauvetage. Ceci comprend 39 bateaux de sauvetage, un aéroglisseur et sept patrouilleurs principaux de gros tonnage qui effectuent de multiples tâches pour d'autres programmes. En plus de la flotte de 114 navires, il y a 24 bateaux de sauvetage côtiers pendant la saison estivale. La Garde côtière bénéficie en outre du soutien de la GCAC qui comprend quelques 4 300 bénévoles utilisant 1 200 navires.

Nous coordonnons environ 6 000 incidents maritimes par année. La majorité de ces incidents sont occasionnés par des pannes mécaniques et d'autres situations où personne n'est en danger. Au cours d'une année moyenne, la GCC sauve environ 2 900 vies; ceci représente environ 97 p. 100 des vies en danger et il s'agit de l'un des meilleurs résultats au monde. En moyenne, la GCAC répond à 25 p. 100 du total des incidents maritimes au Canada.

Services de recherche et de sauvetage

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...	Avec ces objectifs...
• Prévention des pertes de vie et des blessures	• Pourcentage de vies sauvées par rapport aux vies en danger	• 90 p. 100 dans l'ensemble; ce chiffre représente un point de repère opérationnel, alors que la cible — bien qu'impossible à réaliser sur le plan opérationnel — soit que la GCC sauve 100 p. 100 des vies en danger

Services de recherche et de sauvetage – GCC

Offrent les services suivants…	Mesurés comme suit…*	Avec ces objectifs…
• Coordination et intervention SAR **	• Pourcentage de navires SAR primaires respectant le temps de réaction de 30 minutes ou moins pour les incidents maritimes	• 99 p. 100

Pour atteindre ce résultat…	Mesuré comme suit… *	Avec ces objectifs…
• Activités d'alerte, d'intervention et d'aide SAR grâce à l'utilisation de ressources publiques et privées **	• Nombre de personnes secourues par le programme SAR maritime, c'est-à-dire des personnes qui n'étaient pas dans une situation de détresse mais qui avaient besoin d'aide	• Point de repère de 13 142, d'après la moyenne des quatre dernières années

Services de recherche et de sauvetage – GCAC

Offrent les services suivants…	Mesurés comme suit… *	Avec ces objectifs…
• Capacité de répondre aux tâches de SAR **	• Nombre de membres de la GCAC • Nombre de navires de la GCAC	• Point de repère = 4 266 • Point de repère = 1 209

Pour atteindre ce résultat…	Mesuré comme suit… *	Avec ces objectifs…
• Soutien des activités SAR de la GCC **	• Pourcentage de participation de la GCAC aux incidents SAR maritimes	• 25 p. 100

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*
*** Conformément aux **Niveaux de service et normes de service** (www.ccg-gcc.gc.ca).*

Principales initiatives

Analyse des besoins en recherche et sauvetage

En 2007-2008, nous avons effectué une analyse des besoins du Programme SAR, tenu des consultations et préparé un rapport sur nos conclusions. Les objectifs de l'initiative étaient d'évaluer les ressources de SAR requises pour répondre aux incidents dans les secteurs maritimes relevant de la compétence canadienne et de valider les niveaux de service actuels ou proposer des changements.

La prestation des services de SAR sont assurés selon différents niveaux de service au Canada. L'analyse des besoins de SAR a permis d'examiner, de mettre à jour et d'évaluer tous les facteurs (p. ex. trafic, météorologie, tendance des incidents) affectant les niveaux de service actuels.

En 2008-2009, nous élaborerons une stratégie de mise en œuvre visant à appliquer les recommandations de l'analyse des besoins de SAR, en collaboration avec nos partenaires de la prestation de SAR.

Engagement		Respon-sable
2008-2009		
Valider les conclusions et les recommandations de l'analyse des besoins de SAR avec les partenaires de SAR.	VG Services votés	DG, SM
Mettre en œuvre les recommandations de l'analyse des besoins de RS qui sont applicables, selon les niveaux de ressources existants.	VG Services votés	DG, SM

Tableau 8 : Ressources 2008-2009, Services de recherche et de sauvetage (en milliers de dollars)

Région	Salaire	F&E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	1 911,6	5 825,9	**7 737,5**
Maritimes	2 845,6	3 619,4	**6 465,0**
Québec*	926,0	1 581,2	**2 507,2**
Centre et Arctique	1 914,9	1 066,6	**2 981,5**
Pacifique	1 736,4	2 094,1	**3 830,5**
Programmes nationaux**	-	276,8	**276,8**
RCN	1 390,2	955,6	**2 345,8**
Total programme direct	**10 724,8**	**15 419,6**	**26 144,4**
État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière Répartition	60 864,8	23 703,4	**84 568,2**
Répartition des services de gestion du cycle de vie des actifs	12 219,9	5 782,3	**18 002,2**
Coût total des services	**83 809,5**	**44 905,3**	**128 714,8**

** Dans la Région du Québec, la prestation des services de SAR est assurée conjointement avec les Services opérationnels; le montant connexe des salaires est sous la rubrique de la sous-activité de l'État de préparation opérationnelle de la flotte.*

*** Les programmes nationaux consistent en un montant de 276,8 k$ dans le cadre du Fonds des nouvelles initiatives de SAR.*

Renouvellement de l'Accord de contribution de la GCAC

Le ministre des Pêches et des Océans maintient un accord de contribution officiel avec chacune des cinq associations régionales de la GCAC et avec le Conseil national de la GCAC. Chaque association exerce ses activités à l'intérieur de limites opérationnelles correspondant aux régions administratives de la GCC et chacune constitue une entité légale distincte du gouvernement du Canada et de la GCC.

Les accords de contribution quinquennaux précisent les conditions en vertu desquelles les membres de la GCAC sont remboursés lorsqu'ils sont appelés à prêter assistance à la GCC de même que le niveau de soutien administratif et opérationnel à offrir à la GCC.

Les accords de contribution avec la GCAC ont été renouvelés et approuvés en novembre 2007. Grâce à cette approbation, nous serons en mesure de finaliser et de mettre en œuvre une série de lignes directrices qui établiront la façon dont les accords de contribution seront gérés. Grâce à la mise en place de ces lignes directrices, nous serons en mesure de mettre en œuvre de façon adéquate toutes les modalités des accords de contribution.

Initiative liée aux ressources humaines

Formation technique en recherche et sauvetage

Au cours des trois prochaines années, nous nous efforcerons de répondre aux besoins les plus pressants des ressources humaines opérationnelles pour assurer la continuité de nos services et répondre aux besoins de nos employés. Le Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux de 2005, l'Examen des services votés de 2006 et le rapport de la vérificatrice générale de 2007 ont mis en évidence la nécessité de régler le problème de la planification et de la formation des ressources humaines.

En 2008-2009, nous entreprendrons l'élaboration d'un cadre de formation et d'une stratégie à long terme afin de répondre aux besoins de formation technique des programmes pour le XXIe siècle. Le cadre et la stratégie viseront les exigences réglementaires, opérationnelles et d'entretien (recyclage) dans le contexte de l'apprentissage continu et de la prestation souple de la formation.

Engagement	Responsable
2008-2009	
Élaborer et lancer une demande de propositions (DP) afin d'élaborer un cadre et une stratégie pour la formation technique en SAR.	DG, SM
2009-2010	
Finaliser et mettre en œuvre le cadre et la stratégie pour la formation technique en SAR.	DG, SM

Une Citation du commissaire décernée au Groupe de recherche et sauvetage maritime

Le Groupe de recherche et de sauvetage (SAR) maritime s'est vu attribuer une Citation du commissaire pour l'excellence de la prestation de services au cours des cinq dernières années. Au cours de cette période, l'équipe a fait preuve d'un dévouement exceptionnel en répondant aux demandes du programme et des clients. Par exemple :

- Les membres ont personnellement rénové les espaces vacants de la base de Dartmouth pour répondre aux besoins des cours de manœuvre des embarcations pneumatiques à coque rigide et des cours de manœuvre des embarcations rapides de sauvetage.
- Ils ont réorganisé leur approche de formation, le code de conduite et les dispositions de logement pour le Programme des petites embarcations de sauvetage côtières (PESC).
- Ils ont réduit les coûts du Programme des PESC au point où les coûts par employé sont les plus faibles au Canada.
- Ils ont révisé le plan de cours de la formation pour le Programme des PESC; c'est le seul plan de cours au Canada qui est approuvé par Transports Canada.
- Ils ont mis l'accent sur l'équité en emploi lors du recrutement et du perfectionnement des étudiants du PESC.
- Ils ont formé un Comité des petits navires qui représente tous les utilisateurs de petits navires.

Les membres ont travaillé ensemble comme une équipe modèle et chacun d'eux a fait preuve des normes les plus élevées de professionnalisme, de service et de dévouement.

De gauche à droite : Nancy Hurlburt, John Hines, Stephen Harrie, John Drake et Tim Surette. Récipiendaire absent de la photo : Phillip Walker

Services d'intervention environnementale

La Garde côtière canadienne est l'organisme fédéral responsable de tous les déversements d'hydrocarbure par des navires et déversements d'origine inconnue dans le milieu marin dans les eaux de compétence canadienne, et pour le soutien des autres pays en vertu d'un accord international. Les objectifs du programme d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne sont de minimiser les impacts environnementaux, économiques et de sécurité publique des incidents de pollution marine. La GCC contrôle et effectue des enquêtes sur tous les signalements de pollution marine au Canada et, en collaboration avec ses partenaires commerciaux, utilise ses propres ressources, par exemple des navires et de l'équipement de contre-mesures visant à combattre la pollution au besoin, pour intervenir. Lorsque le pollueur a été identifié et qu'il est disposé et en mesure d'intervenir, la Garde côtière canadienne avise le pollueur de ses responsabilités et, lorsqu'elle est satisfaite des intentions/plans du pollueur, elle assume le rôle d'agent de surveillance fédéral (ASF) et surveille l'intervention du pollueur lui donne des conseils et une orientation au besoin. Toutefois, dans les cas où le pollueur n'est pas connu, qu'il ne désire pas ou n'est pas en mesure intervenir, la Garde côtière canadienne assumera la gestion globale de l'incident. La prestation de ce programme est assurée, en partie, avec le soutien de la flotte de la GCC, apte et en état de préparation opérationnelle.

En 2007-2008, les Services d'intervention environnementale…

- Ont désigné 29 agents d'intervention pour la pollution suite à l'entrée en vigueur de la *Loi sur la marine marchande du Canada 2001*, le 1er juillet 2007.
- Ont répondu à 1 097 déversements signalés dans les eaux canadiennes d'avril 2006 à décembre 2007.
- Ont recouvré environ 1,2 M$ des coûts encourus par la GCC pour des interventions reliées à des incidents de pollution marine.

Une Citation du commissaire décernée pour l'incident de la barge *Houston*

Le 17 décembre 2007, une embarcation rapide de sauvetage débarquait trois membres de l'équipage du NGCC *Edward Cornwallis* à bord de la barge en dérive *Houston*. En haute mer, sous des coups de vents et une température glaciale, les trois hommes ont tenté de déployer le câble de remorque d'urgence pour empêcher le *Houston* de s'échouer et de causer un incident environnemental. Mais il était impossible de fixer le câble et la barge a continué de dériver dangereusement vers la côte. Finalement, à un demi-mille du rivage, les trois membres de l'équipage sont parvenus à déployer l'ancre et à empêcher le *Houston* de s'échouer.

Dans des conditions qui se détérioraient et à l'approche de la nuit, il était impossible de les évacuer de la barge. L'ingénieur principal est parvenu à démarrer une génératrice afin de fournir de la chaleur et de la lumière. Un hélicoptère de recherche Cormorant a été appelé en renfort et a réussi à évacuer les trois hommes qui avaient passé plus de sept heures sur le *Houston*. Le lendemain, un hélicoptère de la GCC les a ramenés sur leur navire.

Le NGCC *Edward Cornwallis* est demeuré sur place jusqu'au 19 décembre, aidant l'équipage de trois hommes du remorqueur à remettre la câble en place et à commencer le remorquage.

Les trois membres d'équipage du NGCC *Edward Cornwallis* ont reçu une Citation du commissaire pour leur dévouement, dans des conditions dangereuses, à prévenir un incident environnemental.

De gauche à droite : Nancy Hurlburt, Peter J. Cowan, John A. Seymour, Byron Samson, Anthony Potts. Les récipiendaires qui ne se trouvent pas sur la photo sont Anthony Kelly et Paul York.

Le personnel des Services d'intervention environnementale est composé d'environ 80 personnes et déploie de l'équipement placé de façon stratégique dans des dépôts. Cette sous-activité maintient des officiers en service 24 heures par jour, sept jours par semaine, dans toutes les régions et traite en moyenne plus de 1 200 incidents par année.

Services d'intervention environnementale

Offrent les services suivants...	Mesurés comme suit...*	Avec ces objectifs...
• La GCC a géré les interventions pour les déversements **	• Nombre d'interventions de la GCC aux incidents de pollution en mer comme commandant sur place (OSC) (au sud du 60°)	• Point de repère = 620
	• Nombre d'interventions de la GCC aux incidents de pollution en mer comme commandant sur place (OSC) (couverture de l'Arctique; au nord du 60°)	• Point de repère = 10
• Surveillance de l'intervention du secteur privé **	• Nombre d'interventions de la GCC aux incidents de pollution en mer à titre d'agence de surveillance fédérale (ASF)	• Point de repère = 470
• Expertise et ressources fournies aux autres ministères et organisations **	• Nombre d'interventions de la GCC à titre d'organisme de ressources	• Point de repère = 140

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit... *	Avec ces objectifs...
• Intervention à la suite des cas signalés de déversement par des navires	• Pourcentage de déversements par des navires pour lesquels la GCC a agi à titre de commandant sur place, agence de surveillance fédérale ou organisme de ressources par rapport au nombre total de déversements signalés	• 100 p. 100

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*
** *Conformément aux* ***Niveaux de service et normes de service*** *(www.ccg-gcc.gc.ca).*

Tableau 9 : Ressources 2008-2009, Services d'intervention environnementale (en milliers de dollars)

Région	Salaire	F&E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	968,8	444,2	**1 413,0**
Maritimes	1 017,8	307,9	**1 325,7**
Québec	793,1	588,0	**1 381,1**
Centre et Arctique*	1 276,7	705,1	**1 981,8**
Pacifique	968,0	388,6	**1 356,6**
Programmes nationaux**	-	31,5	**31,5**
RCN	829,4	1 485,2	**2 314,6**
Total programme direct	**5 853,8**	**3 950,5**	**9 804,3**
Répartition de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	594,3	231,4	**825,7**
Répartition des services de gestion du cycle de vie des actifs	509,5	241,1	**750,6**
Coût total des services	**6 957,5**	**4 423,0**	**11 380,5**

** La Région du Centre et de l'Arctique a un budget salarial plus élevé que les autres régions parce que son organisation compte plus d'employés afin de couvrir les services offerts dans l'Arctique. Ces coûts sont également inclus dans les indemnités de postes isolés qui ne sont pas payées dans les autres régions.*

*** Les programmes nationaux consistent en un montant de 31,5 k$ en recherche et développement.*

Principales initiatives

Étude sur la santé des océans

Dans le cadre de l'engagement du Canada à conserver et à protéger les eaux canadiennes, le gouvernement du Canada fournit 2,2 millions de dollars sur une période de trois ans à la GCC afin d'assurer que le Canada aura la capacité d'intervenir à la suite d'un déversement de pétrole dans l'Arctique. En effectuant cette initiative :

- Nous évaluerons la capacité du Canada d'intervenir à la suite d'un déversement de pétrole dans l'Arctique;
- Nous identifierons les secteurs de l'Arctique où les risques de déversement de pétrole sont les plus élevés;
- Nous achèterons l'équipement et les systèmes de première intervention pour contenir et recouvrer le pétrole déversé; et
- Nous engagerons les diverses communautés nordiques.

Nous avons rédigé un plan d'action dont la mise en œuvre débutera en 2008-2009.

Engagement	Responsable
2008-2009	
Compléter l'évaluation des risques, engager les communautés et émettre la demande de propositions (DP) pour l'équipement au sujet de la capacité d'intervention du Canada en cas de déversement dans l'Arctique.	DG, SM
2009-2010	
Compléter le déploiement des stocks d'équipements.	DG, SM

Examen de la Stratégie nationale d'intervention environnementale

Les obligations nationales et internationales exigent du Canada qu'il maintienne une capacité considérable d'état de préparation afin de répondre à des incidents possibles de pollution nationaux et internationaux et de servir de réserve stratégique à l'industrie au sud du 60e parallèle. Cependant, nous devons évaluer notre aptitude actuelle et future à respecter ces obligations réglementaires, plus particulièrement dans le cas de déversements multiples ou si une opération de nettoyage devait se prolonger.

Afin de nous assurer que le programme d'intervention environnementale soit efficace à long terme, nous avons effectué un examen

de notre Stratégie nationale d'intervention environnementale en 2007-2008. Cette stratégie contient tous les éléments requis permettant aux Services d'intervention environnementale de développer, mettre en œuvre et démontrer l'état de préparation, les processus d'intervention et les procédures d'intervention nécessaires pour intervenir à la suite de déversements de navires dans les eaux relevant de la compétence du Canada.

Durant notre examen de la Stratégie, nous avons rédigé des révisions de la politique d'intervention nationale et du plan d'intervention national. Nous identifions maintenant les systèmes d'équipement d'intervention environnementale à l'aide de l'inventaire actuel et nous déterminons les éléments requis pour nous assurer que les besoins de capacité sont satisfaits. Notre examen de la Stratégie a mis en évidence la nécessité de réviser notre Plan d'urgence national, lequel est un élément de la Stratégie.

Pour faire progresser notre examen de la Stratégie nationale d'intervention environnementale au cours de la prochaine année, nous adopterons plusieurs mesures concernant les politiques, les plans, les stocks d'équipement, les stratégies de formation et les profils de compétences. De plus, nous consulterons nos partenaires, y compris Environnement Canada, Transports Canada ainsi que d'autres ministères fédéraux, les ministères provinciaux de l'environnement, les membres de groupes consultatifs maritimes comme le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) et le Conseil consultatif régional (CCR).

Engagement	Responsable
2008-2009	
Compléter la révision de la Stratégie nationale d'intervention environnementale, consulter les partenaires au sujet du présent document.	DG, SM
Établir les profils de compétences et la stratégie de formation pour la gestion de l'intervention environnementale.	DG, SM
Préparer un cours de formation des cadres supérieurs.	DG, SM

Brigadier General M.G. Zalinski

Le GCC joue un rôle clé dans la menace de pollution par le pétrole posée par l'épave du navire américain *Brigadier General M.G. Zalinski*. Ce navire a sombré dans le canal de Grenville en Colombie Britannique, en septembre 1946, enfouissant un cargo de munitions et une quantité de carburant de mazout C estimée à 700 tonnes. L'épave, qui avait depuis été oubliée, a commencé à laisser échapper du mazout en 2003.

En 2007-2008, nous avons évalué la situation et élaboré un plan d'action. Ceci a en retour entraîné le traitement d'une demande de prix et de disponibilité pour l'enlèvement du pétrole du navire naufragé. Si du financement était établi pour l'enlèvement du pétrole, les soumissions reçues constitueraient la base d'une demande de propositions (DP) en vue d'achever l'opération en 2010.

Engagement	Responsable
2008-2009	
Développer et établir le coût de tous les éléments du plan d'action.	DG, SM
2009-2010	
Mettre en œuvre le plan d'action, sous réserve de la disponibilité des fonds.	DG, SM

Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC) 2001

Suite à la promulgation officielle de *la Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) *2001*, des postes spécifiques des Services d'intervention environnementale ont été examinés afin de garantir que les spécialistes fonctionnels ont la formation, les pouvoirs et les outils appropriés pour offrir les services de prévention de la pollution et d'intervention.

En 2007, le ministre des Pêches et des Océans a délégué son pouvoir de désigner des agents chargés des interventions en cas de pollution au directeur général des Services maritimes. Par la suite, le personnel d'intervention environnementale, déjà désigné pour la prévention de la pollution en vertu de l'ancienne LMMC, a reçu la nouvelle désignation pour les agents chargés des interventions en cas de pollution en vertu de la LMMC 2001.

En 2008-2009, la GCC préparera et offrira des cours de formation aux agents chargés des interventions en cas de pollution pour tout le personnel des Services d'intervention environnementale.

Engagement	Responsable
2008-2009	
Offrir un cours de formation d'agents chargés des interventions pour le personnel de l'IE de la GCC.	DG, SM

Formation technique des Services d'intervention environnementale

Au cours des trois prochaines années, nous nous efforcerons de répondre aux besoins les plus pressants des ressources humaines opérationnelles pour assurer la continuité de nos services et répondre aux besoins de nos employés. Le Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux de 2005, l'Examen des services votés de 2006 et le rapport de 2007 de la vérificatrice générale ont mis en évidence la nécessité de régler le problème de la planification et de la formation des ressources humaines.

En 2008-2009, nous entreprendrons l'élaboration d'un cadre de formation et d'une stratégie à long terme pour répondre aux besoins de formation technique des programmes pour le XXI[e] siècle. Le cadre et la stratégie viseront les exigences réglementaires, opérationnelles et d'entretien (mise à jour) dans le contexte de l'apprentissage continu et de la prestation souple de la formation.

Engagement	Responsable
2008-2009	
Élaborer et lancer une demande de propositions (DP) afin d'élaborer un cadre et une stratégie.	DG, SM
2009-2010	
Finaliser et mettre en œuvre le cadre et la stratégie pour la formation technique.	DG, SM

Réinvestissement dans les actifs

Les projets des Services d'intervention environnementale portent surtout sur l'investissement dans l'équipement d'intervention environnementale pour l'Arctique. Nous prévoyons dépenser 1,25 millions de dollars pour ces projets en 2008-2009.

Pour une description détaillée et une liste complète des projets, voir l'annexe B.

Sûreté maritime

Bien que la Garde côtière n'ait pas de mandat direct pour la sûreté maritime, elle appuie les priorités de la sûreté maritime du gouvernement du Canada en offrant une capacité de plate-forme en mer et une expertise maritime pour la sûreté nationale et les organismes d'application des lois ainsi qu'une grande quantité de renseignements sur le trafic maritime. En collaboration avec les partenaires interministériels, la GCC contribue à l'analyse et à la création de renseignements utiles à l'appui de la sûreté maritime et de la sûreté nationale améliorées. Le programme de sûreté maritime de la Garde côtière optimise ses programmes et les services reliés à la sécurité pour offrir un avantage collatéral à la communauté de la sûreté maritime canadienne et internationale.

Sûreté maritime

Offre les services suivants...	Mesurés comme suit...*	Avec ces objectifs...
• Prestation des services d'information sur le trafic maritime des centres des opérations de la sûreté maritime	• Fiabilité de l'information de la GCC sur le trafic maritime pour utilisation dans les Centres des opérations de la sûreté maritime (partie de l'année durant laquelle l'information est pleinement disponible)	• 99,7 p. 100
• Prestation efficace et efficiente des services de la flotte de la GCC aux fins de sûreté	• Pourcentage des services offerts par rapport aux services planifiés (navires actifs)	• 100 p. 100

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit... *	Avec ces objectifs...
• Meilleure sensibilisation au domaine maritime	• À déterminer (le groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime élabore des indicateurs faisant partie intégrante d'un nouveau cadre de rendement horizontal)	• À déterminer
• Meilleure présence en matière de sûreté dans les eaux canadiennes	• Initiative horizontale à déterminer : à être élaborée avec la GRC	• À déterminer

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*

Tableau 10 : Ressources 2008-2009, Sûreté maritime (en milliers de dollars)

Région	Salaire	F&E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	-	605,8	**605,8**
Maritimes	-	5,2	**5,2**
Québec	1 032,9	933,6	**1 966,5**
Centre et Arctique	1 527,7	2 067,0	**3 594,7**
Pacifique	-	175,6	**175,6**
Programmes nationaux*	898,6	1 170,9	**2 069,5**
RCN**	696,3	332,9	**1 029,2**
Total programme direct	**4 155,5**	**5 291,0**	**9 446,5**
Répartition de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	10 297,9	4 010,4	**14 308,3**
Répartition des services de gestion du cycle de vie des actifs	1 922,1	909,5	**2 831,6**
Coût total des services	**16 375,5**	**10 210,9**	**26 586,4**

** Les programmes nationaux consistent en un montant de 2 069,5 k$ pour les centres des opérations de sûreté maritime (COSM).*

*** Le programme de sûreté maritime est géré sur le plan national à partir de la RCN.*

Principales initiatives

Équipe des enquêtes sur la sûreté maritime

Un aspect essentiel de notre rôle accru dans le cadre du soutien du programme de sûreté maritime fédéral est l'élaboration continue du programme conjoint de l'équipe des enquêtes sur la sûreté maritime (ÉESM) de la GRC/GCC dans la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Nous évaluerons de façon critique le rôle de notre ÉESM et entreprendrons la planification requise pour régler de façon efficiente les problèmes relatifs au personnel et à l'infrastructure.

Nous poursuivrons également le travail avec la GRC et le personnel de Conservation et protection du MPO pour déterminer les dangers inhérents aux opérations d'application des lois en mer. Ceci nous permettra d'examiner et d'adapter nos procédures et nos pratiques pour assurer le plus haut niveau possible de sécurité pour le personnel de la GCC et des organismes partenaires.

Engagement	Responsable
2008-2009	
Effectuer une analyse approfondie des évaluations des tâches et des dangers associés au soutien qu'apporte la GCC aux opérations d'application du droit de la mer, en collaboration avec la GRC et les partenaires de Conservation et Protection • modifier les pratiques actuelles et/ou en développer de nouvelles au besoin; • préparer et offrir une meilleure formation à l'appui des opérations d'application des lois; et • déterminer l'équipement de protection personnelle approprié afin de rehausser la capacité de la sûreté maritime de la manière la plus sécuritaire possible.	DG, Flotte
Assurer la prestation du programme de l'équipe des enquêtes sur la sûreté maritime (ÉESM), y compris une meilleure formation à l'appui des activités d'application des lois ainsi qu'une analyse des lacunes et des plans pour mieux appuyer le personnel et l'infrastructure.	DG, Flotte

Centres des opérations de sûreté maritime

Nous continuerons de participer aux initiatives pluriministérielles des centres des opérations de sûreté maritime (COSM). Le ministère de la Défense nationale est responsable de ces initiatives sur les côtes, tandis que la GRC en est responsable dans la zone de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Nous y contribuons au moyen de nos bases de données

exhaustives sur le trafic maritime et de l'analyse de ces données pour appuyer le développement par les partenaires des COSM de renseignements maritimes utiles.

L'initiative des COSM dans la zone de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, sous la responsabilité de la GRC, a complété sa phase de développement le 31 mars 2008. Le Budget 2008 a accordé un financement pour l'établissement d'un COSM permanent dans la zone de la Voie maritime et des Grands Lacs.

Engagement	Responsable
2008-2009	
Appuyer l'établissement d'un COSM permanent dans la région de la Voie maritime et des Grands Lacs sous la responsabilité de la GRC.	Sous-commissaire

Système d'identification automatique/ Système d'identification et de localisation à longue portée des navires

Le Système d'identification automatique (SIA) fait partie de la contribution de la Garde côtière canadienne à l'amélioration de la sûreté maritime. Le système améliorera la surveillance des navires, y compris l'identification presqu'en temps réel des navires s'approchant à 40 milles marins du littoral du Canada. Le SIA sera mis en œuvre dans les sites qui permettent une couverture maximale des côtes et des entrées au Canada, dans le Saint-Laurent et dans les Grands Lacs.

Le Système d'identification et de localisation à longue portée des navires (SILLPN) fait partie intégrante des efforts de l'Organisation maritime internationale pour améliorer davantage la sûreté maritime. Le SILLPN assurera le suivi des catégories de navires de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) entrant dans le Canada et des catégories de navires canadiens de la SOLAS se trouvant dans les eaux internationales. Ce système utilise la technologie des satellites pour obtenir des données sur la position des navires.

La mise en œuvre du SIA et du SILLPN se déroule selon le plan prévu. Nous prévoyons que le projet sera complété en 2008-2009 et qu'il sera opérationnel à la fin de l'exercice 2009-2010. Afin de respecter le calendrier, le temps perdu en 2007-2008 devra être rattrapé en 2008-2009.

Engagement	Responsable
2008-2009	
Mettre en œuvre le SIA et le SILLPN selon le calendrier : • SILLPN : Mettre en œuvre la portion canadienne du système international du SILLPN d'ici la fin de l'année. • SIA : Compléter l'acquisition du SIA et débuter l'installation du système d'ici la fin de l'exercice financier.	DG, STI

Réinvestissement dans les actifs

Nous investissons dans la surveillance critique et les systèmes de suivi afin de favoriser une meilleure sûreté maritime. Nous prévoyons dépenser 12,5 millions de dollars pour le projet du SIA/SILLPN en 2008-2009 et 25 millions de dollars pour la durée totale du projet.

Pour une description détaillée et une liste complète des projets, voir l'annexe B.

État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière

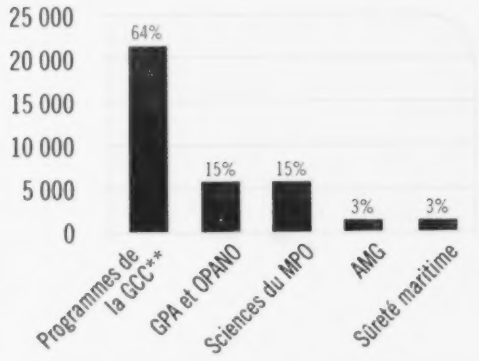
Le Programme sur l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la GCC consiste à offrir des navires et hélicoptères sécuritaires, fiables, disponibles et fonctionnels ayant à leur bord des équipages compétents et professionnels prêts à répondre aux besoins sur l'eau et aux besoins liés au domaine maritime. Cette activité de programme implique la gestion de la flotte, l'acquisition de la flotte, la remise à neuf et l'entretien des navires ainsi que l'affectation du personnel de bord. Par l'entremise du Programme sur l'état de préparation opérationnelle de la flotte, l'organisme de la GCC s'assurera que la flotte civile du gouvernement du Canada répond aux besoins actuels et futurs des Canadiens et du gouvernement du Canada.

En plus d'offrir un soutien à la plupart des programmes de la GCC ainsi qu'aux programmes des sciences et d'application des lois sur les pêches du MPO, la flotte de la GCC offre des services maritimes civils au nom des autres ministères du gouvernement fédéral ou en appui aux priorités maritimes d'autres organisations et organismes fédéraux. Ces clients incluent le ministère de la Défense nationale, Environnement Canada, la Gendarmerie royale du Canada, le ministère des Affaires étrangères, Transports Canada, Ressources naturelles Canada ainsi que le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada.

En 2007-2008, les Services de la flotte…

- Ont complété le plan financier et le cadre de la flotte en appui à l'état de préparation opérationnelle de la flotte et des engagements de 2007-2008 visant à améliorer les processus de planification et de gestion opérationnelle de la flotte.
- Ont amélioré les profils de compétences du personnel navigant.
- Ont élaboré un plan de formation national pour tout le personnel navigant.

Figure 2 : Services prévus par client, 2008-2009 (en jours opérationnels)*



** Ce tableau représente les services planifiés offerts aux clients par l'ensemble de la flotte de la GCC. Les jours opérationnels sont des jours civils de la programmation assignés à un client individuel.*

*** Les programmes de la GCC incluent : les Services de déglaçage, les Services de communication et de trafic maritimes, les Services des aides à la navigation et la Recherche et sauvetage.*

Distribution des navires et des hélicoptères en exploitation par région, 2008-2009

Nous faisons le suivi du niveau de service offert à nos clients par rapport à ce qui était prévu pour un exercice donné. Toutefois, en raison de la complexité inhérente au fonctionnement d'une flotte polyvalente le long de ces trois côtes, l'information sur le rendement de tous les navires n'a pas pu être compilée à temps pour l'inclure dans ce plan. Cette information sera disponible dans le *Rapport annuel sur la flotte 2007-2008* dont la publication est prévue le 31 octobre 2008.

État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière

Offre les services suivants...	Mesurés comme suit...*	Avec ces objectifs pour 2008...
Jours opérationnels de la flotte pour : • la prestation des services maritimes de la GCC; • les programmes scientifiques et de Conservation et de protection du MPO; • les autres besoins du gouvernement fédéral	• Nombre total de jours opérationnels de la flotte • Nombre total de jours opérationnels de la flotte pour la GCC • Nombre total de jours opérationnels de la flotte pour les Sciences du MPO • Nombre total de jours opérationnels de la flotte pour Conservation et protection du MPO • Nombre total de jours opérationnels de la flotte pour d'autres ministères • Nombre total de jours opérationnels de la flotte pour le soutien des navires des équipes conjointes de la GRC et de sécurité maritime de la GCC et des autres navires offrant des services de soutien de la sûreté maritime	• Tel qu'établi dans les accords de niveau de service **

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
• Prestation sécuritaire, efficace et efficiente des services de la flotte de la GCC pour le gouvernement du Canada	• Pourcentage de services offerts par rapport aux services planifiés pour tous les programmes • Pourcentage de services offerts par rapport aux services planifiés pour les programmes de la GCC • Pourcentage de services offerts par rapport aux services planifiés pour les Sciences du MPO • Pourcentage de services offerts par rapport aux services planifiés pour Conservation et protection du MPO • Pourcentage de services offerts par rapport aux services planifiés pour les programmes du GC	• 100 p. 100 (avec une zone de tolérance de 10 p. 100) pour 2008
	• Nombre de situations dangereuses	• S/O
• Ravitaillement des communautés nordiques pour lesquelles il n'y a aucun service commercial	• Pourcentage de ravitaillement nordique de la GCC (en tonnes métriques) livré comparativement au plan	• Livraison de 100 p. 100 du ravitaillement demandé selon les ententes avec le Nunavut et Environnement Canada

* *Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*

Les récipiendaires de la médaille pour services exemplaires

La médaille pour services exemplaires de la GCC récompense les employés de la Garde côtière qui, dans le cours de leurs fonctions, fournissent un service dans des situations difficiles ou critiques. Les personnes qui ont été à l'emploi de la Garde côtière pour une durée minimale de 20 ans et qui ont travaillé pendant au moins 10 de ces années dans un environnement à risque sont admissibles à la récompense, à la condition que leur service soit empreint d'une conduite exemplaire, de diligence et d'efficience.

Médaille : Reginald Ash, Peter Buffett, Peter Corbett, Duncan Costello, Merrill Durnford, Derek Frye, Raymond Greening, Geoffrey Legge, Derek LeRiche, Wayne Pope, Randy Roberts, Melvin Rodway, Walter Seward, Ernest Smith, Captain Herbert Spurrell, Captain E. Wade Spurrell, Ronald Tobin et Michael Tuck.

Première barre : Roy Galarneau et Michael O'Brien.

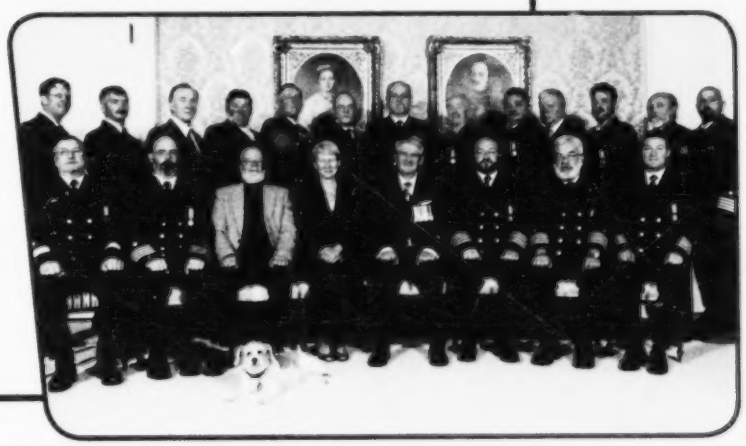


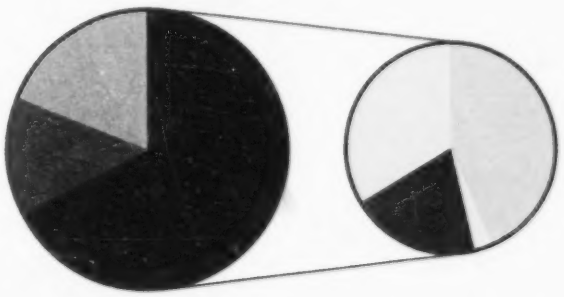
Tableau 11 : Ressources 2008-2009, État de préparation opérationnelle de la Garde côtière (en milliers de dollars)

Région	Salaire	F&E	Total*
Terre-Neuve-et-Labrador	39 620,5	14 844,3	**54 464,8**
Maritimes	35 370,0	12 443,4	**47 813,4**
Québec	29 929,9	11 501,5	**41 431,4**
Centre et Arctique	18 948,7	4 979,2	**23 927,9**
Pacifique	35 978,8	14 445,4	**50 424,2**
Programmes nationaux**	-	1 835,0	**1 835,0**
RCN	7 896,9	5 278,2	**13 175,1**
Total programme direct	**167 744,7**	**65 327,0**	**233 071,7**

** Inclut tous les coûts des navires, excluant le carburant.*

*** Les programmes nationaux consistent en un montant de 1 835,0 k$ pour les dépenses nationales reliées au programme des hélicoptères.*

Figure 3 : Coûts prévus des navires par programme, 2008-2009



67,6 % Programmes de la GCC
13,7 % Sciences du MPO
10,4 % GPA/OPANO
8,3 % AMG
29,5 % SAR/IE
2,0 % Sûreté maritime
13,5 % Aides à la navigation
0,2 % SCTM
22,4 % Déglaçage

La très grande partie du temps des navires est consacrée aux programmes dont la Garde côtière est responsable. Toutefois, la flotte offre des services directs aux programmes liés aux Sciences, à la Gestion des pêches et de l'aquaculture et à l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest (OPANO). La flotte appuie également divers autres ministères du gouvernement.

Sciences

En 2008-2009, nous prévoyons offrir 4 313 jours opérationnels en temps de navires et plus de 230 heures en temps d'hélicoptère aux Sciences du MPO. Toutefois, notre flotte offre également des services au programme scientifique plus vaste du gouvernement et nous prévoyons répartir 649 jours opérationnels additionnels entre les divers clients et les diverses initiatives spéciales.

Les clients scientifiques de la flotte incluent :

- le Programme scientifique du MPO
- le Service hydrographique du Canada (SHC)
- Environnement Canada
- Ressources naturelles Canada (RNCan)
- Recherche appuyée par le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada (CRSNG)

Bien que les activités scientifiques soient effectuées à bord d'un grand nombre de nos navires multitâches, 17 navires de la flotte sont consacrés uniquement aux entreprises scientifiques du MPO et d'autres organisations.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et Année polaire internationale

Au cours des trois prochaines années, nous fournirons le soutien de brise-glaces aux priorités scientifiques gouvernementales liées aux obligations du Canada d'effectuer la cartographie du fond marin dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) et de l'Année polaire internationale (API). Ceci représente une rare occasion de coopération internationale en recherche scientifique dans les régions de l'Arctique et de l'Antarctique. La recherche canadienne de l'API mettra l'accent sur les effets des changements climatiques dans ces régions, sur l'adaptation de ces régions aux changements et sur la santé et la qualité de vie des Canadiens des régions nordiques.

Gestion des pêches et de l'aquaculture — Conservation et protection

Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest (OPANO)

Le Canada a le droit et la responsabilité de surveiller et d'inspecter les navires des autres États partie de l'organisation dans le but d'assurer la conformité aux règles établies en vertu de conventions sur les pêches dont nous sommes membre, telles que l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest (OPANO). L'inspection des activités relatives aux pêches est effectuée dans la zone réglementée par l'OPANO par des agents des pêches agissant en tant qu'inspecteurs de l'OPANO principalement à bord des navires de la Garde côtière canadienne.

Chasse au phoque

Bien que la GCC ait fourni préalablement des services en appui à la chasse annuelle au phoque, le présent exercice est le deuxième où cette exigence a été intégrée au Plan opérationnel national de la flotte. Un soutien spécialisé a été prévu pour avril 2008 et mars 2009. La surveillance liée à la chasse au phoque annuelle est habituellement assurée par les brise-glaces et les hélicoptères de la GCC dans les zones de pêche 4S/4T/4R (Golfe), le 2J du sud-ouest et le 3K du nord-ouest (le Front).

Application de la loi sur les pêches

Les activités liées à la conservation et la protection visent à assurer la conformité à la loi, aux politiques et aux plans de pêches relatifs à la préservation et l'utilisation durable de cette ressource halieutique. Il faut des patrouilleurs pour effectuer la patrouille des zones fermées et limitrophes et pour faire des inspections en mer afin d'assurer le respect des règlements conçus pour garantir une pêche ordonnée.

Principales initiatives

L'Acadien II

Le 4 avril 2008, l'honorable Loyola Hearn, ministre des Pêches et des Océans, a nommé le contre-amiral à la retraite Roger Girouard pour mener une enquête de la Garde côtière canadienne (GCC) sur les circonstances entourant le chavirage de *L'Acadien II*, le 29 mars 2008. Le contre-amiral Roger Girouard fera une enquête sur les politiques et les pratiques de la GCC et fera des recommandations afin de prévenir de telles tragédies dans l'avenir. On a demandé au contre-amiral de présenter son rapport final au ministre Hearn et au commissaire de la Garde côtière canadienne à l'automne 2008.

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et la GRC mènent également une enquête sur cet incident. Nous fournirons toute l'aide ou l'information requise au fur et à mesure que ces enquêtes progresseront.

Redéploiement des brise-glace lourds

Le 12 avril 2007, la GCC a annoncé qu'elle redéployait deux de ses brise-glaces lourds, le NGCC *Terry Fox* et le NGCC *Louis S. St-Laurent*, depuis sa base de Dartmouth dans la Région des Maritimes respectivement à celles de St. John's et Argentia dans la Région de Terre-Neuve-et-Labrador. Le 1er avril 2008, le NGCC *Terry Fox* a été redéployé à St. John's et le travail se poursuit pour assurer que le NGCC *Louis S. St-Laurent* soit redéployé le 1er avril 2009. La planification et la prestation du soutien logistique et technique durant le redéploiement sont effectuées sans affecter la prestation des services des navires. On prévoit que ce niveau de soutien se poursuivra en 2008-2009.

Sur le plan du personnel, des réunions interrégionales régulières ont débuté peu après l'annonce du redéploiement et se poursuivront tout au long de la période de transition (2007-2012). Les syndicats sont entièrement intégrés au processus de planification, ce qui a permis de répondre rapidement à de nombreux problèmes et à de nombreuses questions. On a donné un breffage personnalisé sur la transition à chacun des employés affectés, leur donnant de nombreuses occasions de présenter leurs besoins et leurs opinions. Des suivis avec chaque employé se poursuivront tout au long de la période de transition jusqu'à ce que tous les problèmes individuels soient réglés.

Engagement	Responsable
2008-2009	
Compléter le redéploiement des brise-glaces lourds.	DG, Flotte

Améliorations continues de la gestion de la flotte

Les améliorations apportées à la gestion de la flotte continueront de corriger les problèmes de longue date relatifs à l'efficacité organisationnelle et les liens avec les régions et les clients. En ayant ceci à l'esprit, la flotte de la Garde côtière continuera d'examiner ses modes de fonctionnement et d'effectuer les améliorations nécessaires des services. Nous renouvellerons notre Plan d'immobilisations à long terme (PILT) et notre Plan de renouvellement de la flotte et nous les harmoniserons avec le *Manuel de gestion de la flotte* qui sera rédigé en 2008-2009.

Au cours des trois prochaines années, nous investirons dans l'amélioration de notre Système d'information sur l'activité de la flotte (SIAF) et nous améliorerons nos règles opérationnelles pour leur utilisation efficace. Le SIAF saisit les activités réelles des navires de la flotte sur une base horaire et offre de l'information à tous les niveaux de la direction. Le système est donc essentiel pour le processus décisionnel et la planification.

Engagement		Responsable
2008-2009		
Continuer d'améliorer la gestion opérationnelle de la flotte au moyen d'une variété d'activités. Ceci inclura ce qui suit : • développer davantage le Cadre financier de la flotte. • Continuer la mise en œuvre du processus de gestion du carburant de la flotte.	VG	DG, Flotte
Rédiger un *Manuel de gestion de la flotte.*	VG	DG, Flotte
Compléter l'analyse des besoins pour le projet de mise à niveau du SIAF et continuer d'améliorer le système existant du SIAF.	VG	DG, Flotte
2009-2010		
Compléter la conception de l'architecture du projet de mise à niveau du SIAF.	VG	DG, Flotte
Réviser le plan d'immobilisations à long terme et le plan de renouvellement de la flotte.		DG, Flotte

Meilleur entretien de la flotte actuelle

L'acquisition des nouveaux navires prendra plusieurs années. Entre-temps, la flotte existante doit être maintenue à un niveau opérationel que possible.

Dans son rapport d'étape de 2007, la vérificatrice générale indiquait que les progrès de la mise en œuvre de la gestion du cycle de vie ont été lents et ont soulevé plusieurs problèmes concernant les systèmes et les procédures d'entretien. Elle indiquait aussi que les défaillances de l'entretien des navires sont liées à un manque de documentation de l'entretien.

En 2007-2008, la GCC a demandé et obtenu deux importantes approbations du Conseil du Trésor qui aideront à gérer le cycle de vie des navires de la GCC :

- Nous avons obtenu l'approbation de consolider les ressources dans un budget de remise à neuf distinct. Ceci facilitera la planification, l'établissement des calendriers et la gestion des radoubs de la flotte (y compris la remise à neuf des hélicoptères).
- Nous avons obtenu l'approbation de participer à un projet pilote qui offre aux ministères des crédits permanents. Ceci facilitera l'efficience et la productivité de la gestion des projets d'immobilisations et réduira le risque associé aux délais imprévus des projets durant le quatrième trimestre de l'exercice.

Nous avons effectué des études sur l'état des navires afin d'être en mesure de prendre des décisions d'investissement plus éclairées et pour minimiser l'impact sur les opérations. Nous avons complété les études sur l'état de nos six navires les plus prioritaires et nous avons mis en place une stratégie et un plan pour étudier les autres navires (s'il y a lieu). Le programme d'examen des navires se poursuivra en tant que pratique normale au sein de la GCC, avec un examen au moins sommaire d'environ 20 p. 100 des navires chaque année.

Réalisations en 2007-2008

Entretien amélioré de la flotte actuelle

- Le Conseil du Trésor a approuvé une nouvelle autorisation de radoub des navires pour la GCC, qui permet la consolidation des ressources dans un budget de remise à neuf distinct.

Nous inspirant du travail complété en 2007-2008 pour les navires de classe 1100, nous continuerons de développer et de mettre en œuvre des normes de radoub et d'entretien critiques, tel que justifié, pour les autres navires de la flotte. Nous continuerons également le travail dans le cadre des initiatives telles que les plans d'entretien normalisés des systèmes essentiels des navires.

Enfin, dans le but d'améliorer la sensibilisation et la sécurité en milieu de travail, nous élaborerons une signalisation, des inscriptions et une formation sur la sécurité des antennes des navires de la GCC.

Engagement		Responsable
2008-2009		
Poursuivre le programme d'étude de l'état des navires qui examinera environ 20 p. 100 des navires de la flotte par année. Ceci deviendra une pratique normale à la GCC dans les années à venir.	VG	DG, STI et tous les CA
Élaborer et mettre en œuvre une signalisation, des inscriptions et une formation pour la sécurité des antennes à bord des navires de la flotte.		DG, STI et tous les CA
Mettre en œuvre des plans d'entretien standard pour les systèmes essentiels des navires de classe 1100.	VG	Tous les CA
Émettre une série de normes sur les spécifications du radoub pour les navires de classe 1100.	VG	DG, STI

Initiative liée aux ressources humaines

Le développement continu de l'état de préparation opérationnelle de la flotte comprend une variété d'initiatives conçues pour soutenir l'effectif de la flotte. Environ 2 500 de nos employés — plus de 50 p. 100 — constituent le personnel navigant de la flotte. Ils sont appuyés par 180 membres additionnels du personnel de la flotte à terre. Ainsi, il est tout aussi essentiel d'assurer la gestion efficace des ressources humaines de la flotte que de nos opérations telles que la gestion de nos navires et de nos autres actifs physiques.

En plus des initiatives annoncées en 2007-2008 pour répondre aux préoccupations soulevées dans le rapport de la vérificatrice générale et l'examen des services votés, nous avons mis en place un certain nombre d'initiatives complémentaires dans le cadre d'un programme de perfectionnement des RH de la flotte. Elles sont également conçues pour encourager la continuité du savoir entre les opérations en mer et sur terre et entre la direction régionale et l'administration centrale. Nous prévoyons que ceci renforcera davantage une flotte nationale pleinement intégrée.

Engagement		Responsable
2008-2009		
Développer une matrice normalisée d'affectation des équipages fondée sur des profils de compétences (affectation des équipages).	VG Services votés	DG, Flotte
Lancer un programme de perfectionnement des RH de la flotte comprenant : • L'établissement d'une unité de perfectionnement professionnel à l'administration centrale. • Mettre en place des affectations rotatives financées pour le personnel régional au Centre de coordination national de l'AC. • Créer des postes de perfectionnement régional pour le personnel navigant. • L'assurance qu'un directeur de projet, habituellement d'une région, est affecté à chaque nouvelle classe de navire en construction. • Assurer la présence des surintendants régionaux aux réunions du comité exécutif de la flotte pour assurer le transfert efficace des connaissances opérationnelles et administratives. • La participation du personnel régional et opérationnel à la gestion des forums de la Garde côtière dans l'Atlantique Nord et le Pacifique Nord afin de promouvoir une connaissance accrue des enjeux internationaux et concertés. • Au moyen des négociations collectives, tenter de supprimer les obstacles structurels à la migration du personnel navigant au travail à terre à l'appui de son perfectionnement et de la planification de la relève de la GCC.	VG	DG, Flotte

Réinvestissement dans les actifs de la flotte

Au cours des dernières années, le gouvernement a effectué des investissements importants dans la base d'actifs de la flotte. À mesure que nous acquérons de nouveaux navires, nous continuons d'investir dans notre flotte actuelle de manière à optimiser sa disponibilité et sa fiabilité. Trente-deux projets d'investissement d'une valeur totale de 202 millions de dollars sont financés pour 2008-2009. Douze autres projets d'investissement sont prêts à démarrer et ils débuteront en 2008-2009 si le financement devient disponible.

Pour une description détaillée et une liste complète des projets, voir l'annexe B.

Opération plaques de glaces au large de la côte de Terre-Neuve – Avril 2007

En raison de vents violents, des plaques de glace détachées de la banquise provenant de la côte du Labrador ont été poussées dans la baie Notre Dame, au large de la côte nord-est de Terre-Neuve. Les vents violents ont compacté et compressé les plaques de glace, prenant au piège 100 bateaux de chasseurs de phoques en route pour leur saison de chasse annuelle. Plus de 700 pêcheurs et navigateurs commerciaux ont été pris dans la glace dense durant plus de trois semaines.

Les vents constants avaient compressé la glace au point où la Garde côtière a dû faire face à des conditions de glace de l'Arctique. Afin d'aider les navires pris dans la glace, la GCC a déployé un total de six brise-glaces : le NGCC *Des Groseilliers*, le NGCC *Terry Fox*, le NGCC *Henry Larsen*, le NGCC *Sir Wilfred Grenfell*, le NGCC *Ann Harvey* et le NGCC *George R. Pearkes*. La GCC a également utilisé cinq hélicoptères pour reconnaître les glaces, aider à évacuer les membres d'équipage non prioritaires et fournir à d'autres de la nourriture et du carburant.

Durant cette opération, la GCC a également répondu à 133 cas de recherche et sauvetage liés à la glace et a escorté dans la glace un autre trafic commercial qui avait besoin d'avoir accès à nos ports et havres. Même si l'un des navires pris dans la glace a été perdu, tous les autres ont été escortés vers le rivage de façon sécuritaire.

Gestion du cycle de vie des actifs

Le programme des Services de gestion du cycle de vie des actifs de la GCC porte sur la gestion efficace du cycle de vie de l'ensemble des actifs de la GCC. Le programme fournit des services d'ingénierie du cycle de vie, d'acquisition, d'entretien et de disposition du matériel en appui aux actifs non reliés à la flotte de la GCC afin d'appuyer les actifs de la flotte de la GCC (l'acquisition et l'entretien des navires étant financés par le truchement du Programme sur l'état de préparation opérationnelle de la flotte. Ce programme garantit que les exigences relatives à la capacité, la fiabilité, la disponibilité et la valeur de l'actif sont comblées au coût du cycle de vie le moins élevé, améliorant du même fait l'efficience de la prestation des programmes de la GCC aux Canadiens.

En 2007-2008, les Services de gestion du cycle de vie des actifs...

- **Ont entrepris des projets d'immobilisation d'une valeur de 114 M $ pour s'assurer que la GCC possède les actifs requis pour offrir ces services aux Canadiens.**
- **Ont institué un programme d'examen des navires qui aidera à garantir que les navires de la flotte de la GCC sont disponibles et fiables.**

La GCC gère des actifs physiques d'une valeur estimée de remplacement de 5,6 milliards $. Ce montant est réparti comme suit :

- Actifs de la flotte — valeur estimée de remplacement de 4 milliards $. Ceci inclut les principaux navires, les petits navires et les hélicoptères.
- Équipement et autres éléments d'actif mobilier — valeur estimée de remplacement de 1,6 milliards de dollars.

Ces actifs vont des brise-glaces de gros tonnage, des pylônes radio et des systèmes de navigation et de communications électroniques jusqu'aux petits postes radio portatifs et aux aides à la navigation fixes et flottantes.

La prestation des services de gestion des actifs est effectuée par environ 950 ingénieurs, techniciens, technologues, gens de métier, gestionnaires et membres du personnel de soutien dans plus de 70 ateliers et bureaux des cinq régions et de l'administration centrale nationale.

Services de gestion du cycle de vie des actifs

Offrent les services suivants...	Mesurés comme suit...*	Avec ces objectifs...
• Acquisition des immobilisations majeures de la GCC	• Pourcentage de grands projets d'immobilisations complétés selon le calendrier	• 90 p. 100
• Acquisition des immobilisations majeures de l'initiative de renouvellement de la flotte de la GCC	• Pourcentage de grands projets de l'État complétés selon le calendrier, le budget et le rendement	• 100 p. 100
• Entretien des actifs de la flotte de la GCC	• Pourcentage de l'entretien (par coût) qui n'est pas planifié (actifs de la flotte)	• 20-35 p. 100
• Entretien des actifs des MNS de la GCC	• Pourcentage de l'entretien (par coût) qui n'est pas planifié pour les aides à la navigation de la GCC	• 25-40 p. 100
• Entretien des actifs des SCTM de la GCC	• Pourcentage de l'entretien (par coût) qui n'est pas planifié pour les actifs des SCTM de la GCC	• 30-40 p. 100

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
• Les actifs de la GCC sont disponibles aux fins voulues. Les actifs de la GCC sont fiables	• Pourcentage de durée utile de la base d'actifs restante des actifs de la flotte de la GCC	• 40 to 60 p. 100 (pour 2015)
	• Pourcentage du temps où les actifs de la flotte de la GCC sont disponibles (influencé par l'entretien)	• 85 p. 100
	• Taux de réinvestissement dans la base d'actifs de la flotte (sur une moyenne de trois ans)	• 4 p. 100
	• Taux de réinvestissement dans la base des actifs des aides à la navigation de la GCC (sur une moyenne de trois ans)	• 7 p. 100
	• Taux de réinvestissement dans la base d'actifs des Services de communication et de trafic maritimes de la GCC (sur une moyenne de trois ans)	• 5 p. 100

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*

Tableau 12 : Ressources 2008-2009, Services de gestion du cycle de vie des actifs (en milliers de dollars)

Région	Salaire	F&E	Total
Terre-Neuve-et- Labrador	8 397,9	4 343,2	**12 741,2**
Maritimes	11 396,5	4 088,1	**15 484,6**
Québec	10 447,5	5 985,6	**16 433,1**
Centre et Arctique	10 151,8	3 280,1	**13 431,9**
Pacifique	11 744,6	4 067,2	**15 811,8**
Programmes nationaux	-	-	-
RCN*	7 053,7	6 244,7	**13 298,3**
Total programme direct	**59 191,9**	**28 009,0**	**87 200,9**

** La RCN est également responsable de la fonction d'ingénierie nationale de même que de la gestion du cycle de vie de plusieurs systèmes d'information de la GCC utilisés sur le plan national.*

Principales initiatives

Meilleur entretien de la flotte actuelle

Voir la section sur l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière, à la page 58, pour obtenir plus de détails sur l'amélioration de l'entretien de la flotte actuelle.

Examen de l'entretien des navires

Voir la section sur l'examen de l'entretien des navires, à la page 24, pour obtenir plus de détails sur l'examen de l'entretien des navires.

Amélioration constante des pratiques de gestion du cycle de vie pour tous les actifs de la GCC

Nous continuerons d'améliorer nos processus et notre documentation dans le but d'améliorer la maintenabilité des actifs de la GCC et de minimiser le coût de leur cycle de vie.

En 2008-2009, nous commencerons à examiner le concept de l'établissement de centres d'expertise en ingénierie dans les régions pour optimiser les pratiques exemplaires de la conception, de l'ingénierie et de l'entretien. Un projet pilote sera entrepris dans la Région du Québec et sera évalué quant à son application générale éventuelle.

Engagement	Respon-sable
2009-2010	
Établir un projet pilote de Centre d'expertise en ingénierie pour l'hydraulique dans la Région du Québec.	CA, QC

Le projet du Système de gestion de l'information sur l'entretien (SGIE), complété en mars 2004, visait à déployer un Système de gestion des actifs (SGA) distinct et national pour appuyer la gestion du cycle de vie de tous nos actifs physiques. Toutefois, le déploiement général, particulièrement au sein de la flotte, demeure incomplet. Un SGA est essentiel pour assurer l'efficacité et l'efficience de la gestion du cycle de vie d'une grande variété d'actifs que nous exploitons. Nous avons donc élaboré une stratégie pour compléter d'ici 2010 le déploiement d'un SGA applicable à tous les actifs physiques de la GCC.

Engagement		Respon-sable
2008-2009		
Commencer la mise en œuvre du déploiement du SGA.	VG	DG, STI
Compléter les cinq projets pilotes des navires du SGA.	VG	Tous les CA

En 2008-2009, nous remplirons nos engagements dans le cadre du Plan d'action sur la gestion de la sécurité des technologies de l'information (GSTI) du Secrétariat du Conseil du Trésor.

Engagement	Respon-sable
2008-2009	
Mettre en œuvre le Plan d'action sur la gestion de la sécurité des technologies de l'information (GSTI) demandé par le Conseil du Trésor :	
• Développer et mettre en œuvre une structure de gouvernance de la GSTI.	DG, STI
• Mettre en place l'élément de sécurité des TI du Projet d'amélioration de la sécurité des systèmes opérationnels (PASSO).	DG, STI

Dans le cadre de l'amélioration constante découlant du Projet de stratégie sur les services techniques intégrés (PSSTI), un catalogue des services offerts sera préparé. De plus, afin d'actualiser certains des services offerts dans le cadre du PSSTI, nous développerons et mettrons en œuvre un Centre de solutions techniques (en électronique) à être livré avec des accords de niveau de service sur le plan national et régional.

Engagement		Respon-sable
2008-2009		
Poursuivre le développement des services de STI et de la gouvernance :		
• Finaliser le développement du catalogue de services.	VG	DG, STI
• Élaborer un plan pour mettre en œuvre un Centre de solutions techniques (en électronique).		CA, QC
• Identifier et développer des accords de niveau de services (ANS) au niveau national et régional pour les services majeurs en électronique qui seront utilisés par les centres de solutions techniques.		DG, STI
2008-2009		
Poursuivre le développement des services de STI et de la gouvernance :		
• Mettre en œuvre les centres de solutions techniques (en électronique).		Tous les CA

Amélioration de l'entretien de l'infrastructure côtière existante

Comme pour nos navires hauturiers, nous améliorerons sans cesse l'entretien de nos actifs physiques côtiers, conformément aux attentes du gouvernement quant à la capacité des actifs, leur fiabilité, leur disponibilité et leur valeur à un coût minimal de cycle de vie.

À cette fin, en 2007-2008, l'exigence de documenter l'entretien normalisé a été incluse dans les énoncés de travail pour l'acquisition de tous les nouveaux systèmes terrestres, ce qui assure que la documentation sur l'entretien normalisé est obtenue lors de l'achat de tout nouvel actif terrestre. Nous avons également lancé un programme visant à évaluer l'état des actifs en 2007-2008.

En 2007-2008, nous avons également lancé un programme afin d'évaluer l'état des actifs dans les sites à risque élevé. Dans le cadre de notre travail continu, nous poursuivrons ces enquêtes et nous lancerons des stratégies d'atténuation pour tous les risques ou les problèmes considérés inacceptables.

Pour compléter les manuels d'entretien et d'ingénierie pour les navires, nous rédigerons et distribuerons des manuels similaires pour les actifs électroniques (principalement les actifs reliés aux SCTM) et pour l'infrastructure civile et marine (principalement les aides fixes et flottantes).

Engagement		Respon-sable
2009-2010		
Rédiger un manuel d'ingénierie et d'entretien normalisé pour les actifs sélectionnés de la GCC :	VG	
• Rédiger un manuel d'ingénierie et d'entretien pour l'infrastructure marine et civile incluant le matériel de communication et de formation.		DG, STI et tous les CA
2010-2011		
Développer davantage et mettre en application les manuels d'ingénierie et d'entretien normalisés pour les actifs sélectionnés de la GCC :	VG	
• Assurer la mise en application du manuel d'ingénierie et d'entretien pour l'infrastructure marine et civile.		Tous les CA
• Rédiger le manuel d'ingénierie et d'entretien pour l'infrastructure marine et civile incluant le matériel de communication et de formation.		DG, STI
• Assurer la mise en application du manuel d'ingénierie et d'entretien pour l'électronique et l'informatique.		Tous les CA

Initiative liée aux ressources humaines

Comme la GCC s'est engagée à mettre en place des initiatives d'apprentissage et de perfectionnement afin d'avoir un effectif compétent, bien formé, bien informé et professionnel, une formation initiale sera bientôt offerte sur le manuel d'orientation du Système de gestion du cycle de vie (SGCV). Le but de cette formation est de permettre à tout l'effectif de la GCC de mieux comprendre la gestion du cycle de vie et de ses processus. Le public cible de ce cours d'une journée est le personnel non technique; le cours se fondera sur une version condensée de la formation sur le SGCV offerte au personnel technique au cours des dernières années.

Engagement	Respon-sable
2009-2010	
Offrir la formation requise sur le manuel d'orientation du SGCV.	Tous les CA

Réinvestissement dans les actifs

Nous prévoyons dépenser 131 millions de dollars en 2008-2009 en réinvestissements dans les actifs de la GCC.

L'âge moyen et l'état de détérioration de l'état physique des actifs diminuent leur fiabilité et leur rendement et créent des conditions favorisant l'escalade, année après année, des coûts d'opération et d'entretien. Il est d'autant plus difficile de contrôler efficacement les coûts en raison de notre besoin croissant de gérer à la fois les anciens et les nouveaux actifs, à mesure que les anciennes technologies sont conservées et que de nouvelles sont installées.

L'objectif de la stratégie de réinvestissement de la GCC est de remettre en état et de remplacer les actifs actuels qui se sont détériorés au cours des ans. On prévoit que cette stratégie de réinvestissement remettra les actifs dans leur état de fonctionnement initial. L'amélioration de l'état des actifs influera directement sur la qualité et l'étendue de la prestation des services et des coûts d'opération et d'entretien continus afférents.

Pour une description détaillée et une liste complète des projets, s'en référer à l'annexe B.

Collège de la Garde côtière canadienne

Le Collège de la Garde côtière canadienne (CGCC) est la principale institution de formation technique et opérationnelle de la GCC et il constitue le « Centre d'excellence » pour dispenser une formation et des services maritimes bilingues, de haute qualité et à jour aux étudiants canadiens. Sa mission est de former et de développer des professionnels de la marine en appui aux programmes autorisés de la GCC en matière de sécurité maritime, de sûreté et de protection de l'environnement.

Le Collège est composé d'un personnel d'environ 100 personnes, dont 40 instructeurs. Étant donné que les stagiaires sont logés au campus, le Collège compte environ 60 personnes s'occupant de l'hôtellerie, de la gestion immobilière, du soutien académique et de l'administration générale de l'institution.

Le Collège offre la formation dans quatre volets éducatifs : le Programme de formation des officiers de la GCC (PFOGCC), la Formation sur les Services de communication et de trafic maritimes (SCTM), la Formation sur l'entretien et l'équipement maritimes (FEÉM) et la Formation sur le sauvetage, la sécurité et l'intervention environnementale (SSIE). En 2007-2008, le Collège a dispensé plus de 20 000 jours de formation à plus de 300 employés de la Garde côtière canadienne.

En 2007-2008, le Collège de la Garde côtière canadienne...

- A diplômé 28 élèves-officiers.
- A diplômé 23 agents des SCTM.
- A offert une formation à 152 technologues en électronique et inspecteurs radio des navires.
- A offert une formation SAR à 52 employésde la Garde côtière et du MDN.

Tableau 13 : Nombre de candidats au Collège de la Garde côtière canadienne

Programme		Nombre prévu de diplômés*			
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11
Programme de formation des officiers de la GCC (PFOGCC)	Navigation	14	0	0	11
Nous prévoyons avoir approx. 120 élève-officiers inscrits dans le programme de 4 ans durant l'année fiscale 2008-2009.	Ingénierie	15	0	14	12
Agents des Services de communication et de trafic maritimes (ASCTM)	Anglais	21	26	21	19
Dans les SCTM, 23 des 27 candidats du début ont obtenu leur diplôme	Français	2	8	0	4
Formation sur l'entretien et l'équipement maritimes (FEÉM)		152	150	S/O	S/O
	Formation en recherche et sauvetage	81	56**	56**	56**
Sauvetage, sécurité et intervention environnementale (SSIE).	Formation en intervention environnementale	0	0	0	0
	Formation en techniques de la flotte	0	0	0	0

** Peut changer selon le résultat de l'inscription et les ressources humaines et financières disponibles.*

*** Ces chiffres sont basés sur le nombre prévu de cours et de sièges par classe.*

Collège de la Garde côtière canadienne		
Offre les services suivants…	**Mesurés comme suit…***	**Avec ces objectifs…**
• Personnel formé	• Pourcentage de cours offerts selon la prestation planifiée (PEOGCC)	• 100 p. 100
	• Pourcentage de cours offerts selon la prestation planifiée (SCTM)	• 100 p. 100
	• Pourcentage de cours offerts selon la prestation planifiée (SAR)	• 100 p. 100
	• Pourcentage de cours offerts selon la prestation planifiée (IE)	• S/O
	• Pourcentage de cours offerts selon la prestation planifiée (FEEM)	• 100 p. 100
• Personnel qualifié	• Nombre d'étudiants complétant leurs cours et programmes (PEOGCC)	• 72
	• Nombre d'étudiants complétant leurs cours et programmes (SCTM)	• 34
	• Nombre d'étudiants complétant leurs cours et programmes (SAR)	• 56
	• Nombre d'étudiants complétant leurs cours et programmes (IE)	• S/O
	• Nombre d'étudiants complétant leurs cours et programmes (FEÉM)	• 150
Pour atteindre ce résultat…	**Mesuré comme suit…***	**Avec ces objectifs…**
• Professionnels qualifiés de la marine pour offrir les programmes de la GCC	• Objectifs à réaliser tel que prévu dans le Plan des ressources humaines de la GCC	• À déterminer

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de la GCC.*

Tableau 14 : Ressources 2008-2009, Collège de la Garde côtière canadienne (en milliers de dollars)

Région	Salaire	F&E	Total
Collège de la Garde côtière canadienne	6 488,9	6 476,5	**12 965,4**
Programme national	-	-	-
Total programme direct	**6 488,9**	**6 476,5**	**12 965,4**
Répartition – État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	-	-	-
Répartition – Services de gestion du cycle de vie des actifs	133,1	63,0	**196,1**
Coût total des services	**6 622,0**	**6 539,5**	**13 161,5**

Principale initiative

Transformation du Collège de la Garde côtière canadienne

En 2007-2008, le Collège de la Garde côtière canadienne a poursuivi un processus de renouvellement en vue de l'exécution de son mandat à titre de Centre d'excellence de formation de la Garde côtière canadienne.

En 2008-2009, le Collège mettra l'accent sur l'élaboration d'un Plan de transformation conçu pour garantir que l'organisation est bien structurée et que les politiques et les processus sont en place pour améliorer l'efficacité et l'efficience globales de l'institution. Le plan se veut un plan détaillé pour le Collège en vue des cinq prochaines années et un cadre dans lequel les décisions concernant le développement de cours, les investissements et l'infrastructure seront prises.

Engagement	Responsable
2008-2009	
Élaborer le Plan de transformation du Collège de la Garde côtière canadienne.	Directrice exécutive, CGCC

Citation du commissaire décernée au Collège de la Garde côtière canadienne

Le Collège de la Garde côtière canadienne s'est vu attribuer une Citation du commissaire pour les valeurs et l'éthique dont il a fait preuve dans le cadre de l'année de planification, de la recherche, de la coordination et du travail d'équipe exhaustif qui a été consacré au dévoilement d'un monument commémoratif à la mémoire des hommes et des femmes qui ont perdu la vie au service de la Garde côtière canadienne. Plusieurs personnes du Collège ont travaillé à l'arrière-scène pour fournir la base et le soutien qui étaient essentiels pour l'organisation de cet important hommage national.

Le travail du Collège s'est soldé par une fin de semaine d'activités en octobre 2007. Parmi la centaine de personnes représentant les 28 familles des 34 personnes honorées, on notait la présence du ministre de Pêches et Océans Canada et du commissaire de la Garde côtière canadienne. De nombreux représentants locaux, provinciaux et de ministères et organismes du gouvernement fédéral étaient également présents. On a également organisé une veille spirituelle et un souper, la veille du dévoilement. La cérémonie de dévoilement elle-même a été un hommage émouvant et significatif à la mémoire des disparus.

De gauche à droite : Suzanne Drouin, André Vallée, Annette Aucoin, le commandant Ottley (a accepté la Citation au nom de Vaughan Owens) et le commissaire George DaPont.

Le commandant Ottley a insisté, au nom du commandant Owens, sur le fait que la Citation était acceptée au nom de tous les élèves-officiers et des élèves des SCTM qui ont grandement contribué aux cérémonies émouvantes.

Veuillez noter que Vaughan Owens, Cathy Barratt et Kathryn McElhone se sont vus attribuer la Citation du commissaire, mais n'étaient pas présents au moment de la cérémonie de présentation.

Rôle de la GCC dans l'Arctique

La GCC a de longs et solides antécédents de service dans l'Arctique. Dès 1884, des expéditions de reconnaissance du gouvernement tentaient de trouver une route navigable plus courte vers l'Ouest du Canada à travers le détroit et la baie d'Hudson pour répondre aux besoins d'une économie croissante. Les patrouilles visant à protéger la souveraineté dans l'Arctique ont débuté en 1903 avec le NGCC *Neptune*. La Garde côtière sert dans l'Arctique Canada depuis de nombreuses générations.

Chaque année, de la fin de juin jusqu'au début de novembre, nous déployons un brise-glace léger, deux lourds et quatre moyens dans l'Arctique. Ces brise-glaces opèrent dans des conditions difficiles et dans certains états de glace les plus redoutables au monde. Ils sont souvent les premiers navires dans l'Arctique à chaque début de saison du transport maritime et ils sont les derniers à partir. Nous avons également trois navires sur la rivière Mackenzie et dans la mer de Beaufort.

Près de 70 employés de la GCC sont assignés aux opérations nordiques dans la Région du Centre et de l'Arctique de façon saisonnière. De plus, les officiers et les équipages de six brise-glaces sont déployés dans l'Arctique en été, lorsque les opérations de déglaçage dans le sud sont complétées.

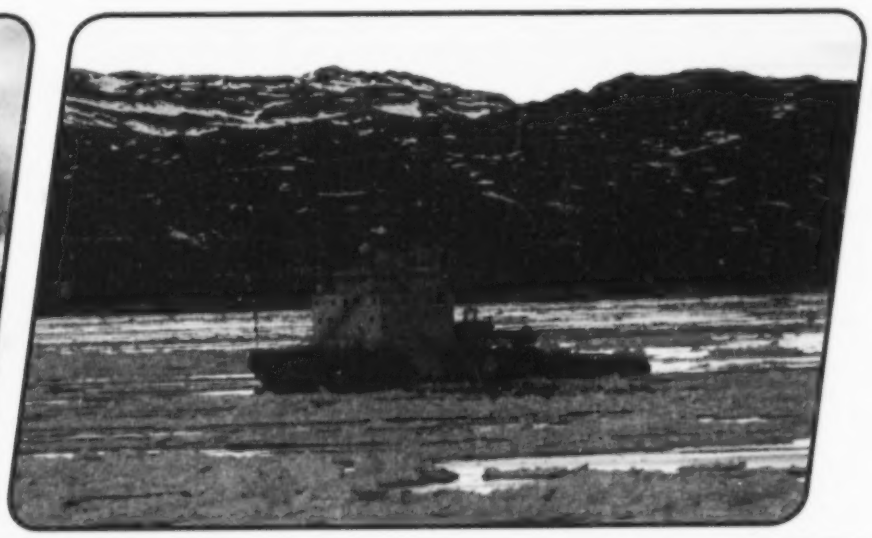
La présence rassurante et de longue date des employés et des actifs de la Garde côtière dans l'Arctique souligne la souveraineté nationale du Canada et contribue à garder les voies navigables de l'Arctique ouvertes, sécuritaires et propres. Les femmes et les hommes qui font partie des équipages de nos navires et qui servent dans l'Arctique chaque année possèdent énormément de connaissances et d'expérience. Un bon nombre des commandants de nos brise-glaces ont plus de 20 ans de service dans l'environnement marin exigeant de l'Arctique. Les employés de la GCC visitent également les communautés arctiques que nous desservons pour en apprendre davantage sur les connaissances locales et traditionnelles. Une grande partie de nos réussites à assurer la prestation de nos programmes et services est due à l'attention que nous portons aux éléments humains impliqués.

Nos activités arctiques, dont la prestation est souvent assurée en partenariat avec d'autres ministères et organismes fédéraux, des institutions universitaires et des communautés nordiques, incluent:

- Escorter des navires commerciaux dans les glaces afin de leur donner un accès aux communautés nordiques;
- Appuyer les entreprises scientifiques telles que les relèvements hydrographiques et les sciences de la mer;
- Entretenir les aides à la navigation dans les voies navigables de l'Arctique canadien;
- Agir à titre de responsable de l'intervention primaire pour les incidents de pollution au nord du 60e parallèle;
- Offrir des services SAR maritimes;
- Assurer le fonctionnement de deux centres arctiques saisonniers des SCTM : Inuvik à l'ouest et Iqaluit à l'Est;
- Offrir des services radiomaritimes tels que les appels médicaux par radio;
- Livrer de la nourriture, du fret et du carburant dans des endroits éloignés où les navires commerciaux ne vont pas; et
- Effectuer des exercices conjoints avec le MDN (Opération Nanook en 2007).

Le recul de la glace polaire, l'augmentation de la demande mondiale de ressources et la possibilité de prolonger la saison du transport maritime créent actuellement de nouveaux défis, de nouvelles demandes et des possibilités stimulantes dans le Nord canadien. Par exemple, il existe des plans pour des activités d'exploitation commerciale des ressources qui s'étendraient sur toute l'année autour de l'archipel et le Nunavut prévoit développer davantage la pêche locale en construisant un port commercial à Pangnirtung.

Notre brise-glace le plus performant, le NGCC *Louis S. St-Laurent,* joue un rôle primordial en cartographiant le fond marin et la zone élargie de la plate-forme continentale afin d'appuyer la revendication canadienne devant l'UNCLOS; pour obtenir de plus amples renseignements, voir la page 56. Comme il est prévu que ce navire sera désarmé en 2017, le budget 2008 a attribué un montant de 720 millions de dollars pour l'achat d'un navire de remplacement navire ayant de meilleures capacités de déglaçage. Ceci reflète l'augmentation future de la demande de services de la GCC dans le cadre d'une saison de navigation prolongée dans l'Arctique et contribuera également à renforcer la souveraineté canadienne dans l'Arctique.



Comment nous contribuons à protéger notre environnement

La Garde côtière canadienne contribue grandement à protéger l'environnement. D'abord, un bon nombre de ses programmes et services aident à protéger l'environnement directement, ou appuient d'autres ministères et organismes du gouvernement dans le cadre de leurs programmes environnementaux. En second lieu, la Garde côtière adopte des mesures pour rendre ses opérations internes aussi écologiques que possible.

Offrir des services qui contribuent à protéger l'environnement

Plusieurs programmes et services de la Garde côtière contribuent directement à améliorer l'environnement marin, notamment : Gestion des voies navigables, Intervention environnementale et Déglaçage. Ils sont décrits en détail dans les sections précédentes du présent Plan d'activités. De plus, la Garde côtière fournit un soutien important aux Sciences du MPO, à Environnement Canada et à d'autres ministères et organismes fédéraux impliqués dans la recherche scientifique et environnementale dans les océans et les Grands Lacs du Canada en mettant des navires à leur disposition. Finalement, la Garde côtière soutient les activités d'application des lois de la Gestion des pêches et de l'aquaculture du MPO qui contribuent à maintenir des pêches durables. Encore une fois, ces activités de soutien sont décrites plus en détail dans d'autres sections du présent document.

Écologisation des opérations grâce à une meilleure gestion environnementale

Dans le cadre de nos opérations, nous nous efforçons de respecter toutes les normes et tous les règlements nationaux et internationaux qui protègent l'environnement et d'en faire plus que requis dans plusieurs domaines. Nous avons adopté des mesures pour rendre la Garde côtière plus écologique, tant dans nos activités en mer que sur terre. Nous cherchons des façons de réduire la consommation de carburant de nos navires, de mieux gérer les déchets et d'innover en faisant l'acquisition de technologies plus récentes et en faisant un usage plus efficace de notre équipement actuel.

La Garde côtière met en œuvre les dispositions du Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM) par le truchement du Système de gestion de la sécurité de la flotte (SGSF) dont un objectif important est d'éviter de causer des préjudices à l'environnement. Ceci requiert une orientation et des procédures bien définies et la nomination de « personnes désignées » pour contrôler les pratiques de mise en œuvre au sein de la GCC. Il doit également y avoir une gestion prudente du personnel navigant afin d'assurer qu'il respecte et maintient des normes élevées de protection environnementale et une formation pour améliorer constamment les compétences à traiter les situations d'urgence mettant en cause la sécurité et l'environnement.

Le rendement de la GCC dans le cadre de la mise en œuvre du Code ISM est vérifié de façon indépendante par Det Norske Veritas (DNV), de la Norvège, qui est autorisé par tous les États majeurs du pavillon à effectuer des vérifications et à émettre des documents de conformité (DC) et des certificats de gestion de la sécurité (CGS). Durant le cycle quinquennal de certification, chaque navire est vérifié à deux reprises par DNV, alors que la GCC vérifie chacun des navires à tous les ans.

Grâce à un partenariat avec Environnement Canada, la GCC a créé un Guide de la consommation de carburant pour aider à réduire sa consommation de carburant en identifiant la vitesse optimale à laquelle chaque navire utilise le moins de carburant durant les opérations courantes non urgentes. En réduisant la consommation de carburant, la GCC réduit également le niveau d'émissions atmosphériques qui seraient autrement émises.

Grâce à l'imagerie satellitaire de la couverture des glaces de mer fournie par Environnement Canada, la Garde côtière planifie les meilleurs itinéraires permettant aux navires escortés et à ses propres navires d'éviter les glaces, économisant ainsi du carburant. La GCC maximise également, au moyen de ses navires multitâches, le travail qu'un navire et un équipage particuliers peuvent accomplir en mer pour un niveau donné de consommation de carburant et aux émissions atmosphériques connexes.

La garde côtière a adopté une politique régissant l'entreposage et l'élimination sécuritaires des déchets solides a bord de ses navires. Cette politique assure la capacité de conserver à bord, entre les ports, un maximum de déchets, de matières recyclables, de fluides contaminés et de matières dangereuses. La politique prescrit la nature des matières qui peuvent être entreposées de façon sécuritaire et recyclées et la façon de le faire, conformément aux règlements applicables.

L'Organisme a été impliqué dans un travail visant à trouver de nouveaux et de meilleurs revêtements de fond de coque. Nos navires sont équipés de systèmes de récupération qui captent la chaleur générée par les moteurs marins et la réutilise à d'autres fins, par exemple pour chauffer l'eau. Certains des navires générant l'électricité requise pour la propulsion utilisent également la prise de force de la rotation de l'arbre de propulsion du navire pour produire de l'énergie plus efficacement. La GCC a également effectué l'essai, à bord du NGCC *Louis S. St-Laurent,* d'une technologie innovatrice d'épuration humide pour réduire les émissions atmosphériques.

La Garde côtière a commencé à mettre en place un protocole de divulgation environnementale applicable à la destruction des navires en excédent de la GCC qui requiert les services d'un vérificateur environnemental certifié pour inspecter les navires destinés à la destruction, vérifier s'ils contiennent des matières dangereuses et faire un rapport de divulgation. Le rapport décrit les matières trouvées, leur emplacement et leur quantité et suggère également des procédures pour les manipuler. Il existe également une série de lignes directrices environnementales dont l'application s'étend de l'approvisionnement écologique, en passant par l'utilisation et l'élimination de l'équipement électronique, jusqu'au radoub des navires.

Approvisionnement écologique pour faire progresser la performance environnementale future

La Garde côtière a entrepris un programme de renouvellement de la flotte (voir la page 19) pour certains des plus gros navires de sa flotte. En renouvelant sa flotte et en adoptant des pratiques exemplaires dans le domaine de l'approvisionnement écologique, la GCC est en mesure d'utiliser de nouvelles technologies plus efficaces pour améliorer la performance environnementale de la flotte. La construction des nouveaux navires est gérée de façon à se conformer aux règlements environnementaux et de sécurité nationaux et internationaux existants et applicables dans un proche avenir. De façon générale, lorsque nous plaçons la sécurité au premier plan, nous plaçons également l'environnement au premier plan.

Même si plusieurs navires de la flotte ont atteint la fin de la durée de vie utile de leur conception du service, l'Organisme continue à effectuer des évaluations environnementales dans le cadre des évaluations des nouvelles technologies et fait des efforts pour améliorer la gestion du cycle de vie de ses immobilisations. Si une pièce d'équipement doit être remplacée, nous essayons de le faire avec un nouvel équipement plus efficace et plus écologique.

La Garde côtière vise également à offrir un service d'aides à la navigation efficace et efficient

pour le XXIe siècle en tirant avantage de nouvelles technologies plus éco-efficaces et d'options de prestation alternative des services. Par exemple, la conversion des aides à la navigation lumineuses en lanternes à diode électroluminescente (LED) nous permet de fournir un meilleur service à la navigation à un coût économique et environnemental global moindre.

En 2007-2008...

- Dans le cadre de l'initiative AToN 21 (voir la page 22), la GCC a maintenant converti autant de bouées en acier en bouées de matière plastique et de bouées lumineuses en technologie DEL que le permet la technologie actuelle, complétant ainsi notre engagement de la SDS qui était prévu pour 2009-2010.

Les améliorations apportées aux activités de gestion environnementale basées à terre nous aident également à réduire l'empreinte écologique de la GCC en faisant un meilleur usage des espaces physiques dans les sites existants et dans les nouveaux sites, tels que ceux utilisés pour les communications radio maritimes. Certains sites ont été convertis du diesel aux nouvelles technologies de production d'énergie éolienne ou solaire, réduisant ainsi l'utilisation de carburants fossiles et les émissions pour produire de l'énergie ou attribuer des missions aux navires pour les sites d'avitaillement en carburant et les sites d'opérations d'entretien.

Engagements environnementaux de la GCC dans le cadre de la Stratégie de développement durable 2007-2009 du MPO

Dans le cadre de la Stratégie de développement durable (SDS) du ministère, la Garde côtière a pris les engagements spécifiques et volontaires suivants dans le but d'améliorer les résultats environnementaux pour les Canadiens et de réduire ses propres empreintes écologiques.

Engagement	Responsable
2008-2009	
Une Garde côtière canadienne qui comprend mieux l'impact environnemental de ses activités et qui dirige le fonctionnement et le développement de tous ses actifs conformément à une série de règles et de normes de l'industrie de pointe :	DG, STI
• Dans le cadre du Programme ministériel de santé et de sécurité au travail, compléter le développement de l'élément de la GCC qui consiste en un système de gestion globale de la santé, de la sécurité et des enjeux environnementaux spécifiques à tout notre équipement, toutes nos installations et toutes nos opérations à terre.[5]	
L'efficacité est améliorée lors des interventions réelles afin de minimiser les impacts néfastes des incidents de pollution marine dans les eaux canadiennes.	DG, SMI
• Compléter la révision de la Stratégie nationale d'intervention environnementale en consultant les partenaires au sujet du document. Dans le cadre de la Stratégie, nous développerons des profils de compétences et une stratégie de formation pour la gestion des IE et nous développerons également un cours de formation des cadres supérieurs.	
2009-2010	
Une Garde côtière canadienne qui comprend mieux l'impact environnemental de ses activités et qui dirige le fonctionnement et le développement de tous ses actifs conformément à une série de règles et de normes de pointe de l'industrie :	
• Développer une série de normes et de spécifications relatives à l'environnement, la durabilité et l'industrie de pointe qui intègrent la technologie et les pratiques environnementales modernes de même que des pratiques exemplaires nationales et internationales dans l'approvisionnement de nouveaux actifs de la GCC. La Garde côtière sera le chef de file des acquisitions et des opérations « écologiques » tant dans l'infrastructure marine et à terre que par le truchement de l'utilisation de normes et de spécifications.	DG, STI avec le soutien du DG, GPÉ
• Optimiser l'expérience et les connaissances de la GCC et des autres organisations afin d'effectuer une enquête initiale sur les actifs physiques et les opérations de la GCC afin d'établir un point de repère de leur durabilité environnementale et de leur éco-efficacité.[6]	DG, STI

5 Ceci présente la nouvelle formulation d'un engagement expliqué dans la Stratégie de développement durable 2007-09 du MPO.

6 La réalisation prévue de cet engagement est identifiée pour 2008-09 dans le Rapport de plans et priorités (RPP) de 2008-09.

Activités internationales

Un bon nombre des activités effectuées par la GCC ont un volet international. Par exemple, nous travaillons avec des organisations d'autres pays pour promouvoir nos intérêts communs, participer à divers forums internationaux, fournir une expertise sur les enjeux de la Garde côtière à des gouvernements d'autres pays et partager les pratiques exemplaires avec la Garde côtière américaine et d'autres gardes côtières.

Voici quelques données particulières concernant nos activités internationales :

- Nous avons dirigé une équipe pluriministérielle lors du Forum de la garde côtière du Pacifique Nord (FGCPN), une organisation des six nations dont l'objectif est d'assurer la sécurité physique et matérielle dans les eaux de la région du Pacifique Nord par le truchement du partage multilatéral de l'information.
- Nous avons dirigé des réunions pluriministérielles du Forum de la garde côtière de l'Atlantique Nord (FGCAN) nouvellement créé. En septembre 2008, nous participerons à un exercice conjoint d'intervention environnementale avec le Danemark et les États-Unis au large du Groenland lors du Sommet de la NACGF.
- Nous travaillons avec des organisations internationales telles que l'OMI et l'Association internationale de signalisation marine (OISM) dans le but d'élaborer des règles, des règlements, des politiques et des technologies pour assurer la sécurité et la sûreté dans les voies navigables partout dans le monde. Entre autres choses, ces organisations élaborent et recommandent des normes techniques pour les aides à la navigation et les systèmes d'identification automatisés, des domaines qui sont essentiels pour les activités et les responsabilités de la GCC au Canada.
- La GCC et la Garde côtière américaine ont plusieurs clients et intervenants mutuels. Les deux organisations effectuent des exercices conjoints et assurent la prestation de nombreux services à leurs clients mutuels. Ils organisent également un Sommet de la Garde côtière Canada–États-Unis tous les ans dans le but d'assurer le leadership national requis pour orienter ce partenariat.
- Nous sommes l'hôte de délégations de gardes côtières étrangères dans le cadre de notre engagement envers le partage des pratiques exemplaires. En 2007 par exemple, nous avons accueilli, à l'administration centrale et dans les bureaux régionaux, des délégations de la Corée, de la Chine et du Sénégal.
- Nous souscrivons pleinement à un niveau élevé de recherche et d'éducation maritimes. Par exemple, avec Transports Canada, nous avons récemment renouvelé un Accord de contribution avec l'Université maritime mondiale (UMM), fondée par l'OMI, qui offre un enseignement spécialisé du deuxième cycle universitaire en affaires maritimes. L'Accord de contribution appuie la chaire canadienne du Programme de protection de l'environnement marin à l'UMM.

Réalisations en 2007-2008

- La GCC a dirigé, au nom du gouvernement du Canada, des équipes pluriministérielles lors de la réunion de mars des spécialistes du FGCPN et de la Conférence au sommet de septembre.
- La GCC a dirigé, au nom du gouvernement du Canada, une équipe pluriministérielle lors de la réunion inaugurale du Forum de la Garde côtière de l'Atlantique Nord (FGCAN).
- La GCC a renouvelé un Accord de contribution en appui à la chaire canadienne du Programme de protection de l'environnement marin de l'UMM.
- La GCC a été l'hôte de la visite des Divisions de la construction navale et de l'aviation de la Garde côtière coréenne.
- La GCC a participé au Plan de secours annuel Canada–États-Unis, s'est jointe aux exercices SAR et aux compétitions d'adresse SAR internationales.

Situation des initiatives entreprises dans le cadre du Plan d'activités 2007-2008

Au cours de l'exercice 2007-2008, plusieurs initiatives ont établi les bases requises pour renforcer la gestion et mettre en place une cohérence nationale au niveau de la planification, de la présentation des rapports et des pratiques de gestion. Ces initiatives sont les suivantes :

- L'approbation d'une nouvelle architecture des activités du programme (AAP);
- L'élaboration d'une approche axée sur les activités à l'égard de l'établissement des budgets;
- Le développement d'une structure de codage financier conforme à l'AAP;
- L'approbation d'une nouvelle autorisation de radoub; et
- Le développement de protocoles communs pour l'entrée des données sur les salaires.

La principale initiative a été l'approbation de la nouvelle AAP. Cette nouvelle structure nous permet de planifier, de gérer et de faire le compte rendu de notre information financière et non financière en conformité avec les principaux services que nous offrons aux Canadiens. Cette initiative nous permettra également de présenter la même information au sujet de notre flotte et de la gestion du cycle de vie de nos actifs à terre et d'autres sous-activités. L'information financière organisée en fonction de la nouvelle AAP permettra à nos intervenants et à nos clients de mieux comprendre le coût que représente pour le gouvernement du Canada la propriété et l'entretien d'un grand nombre de types différents d'actifs requis pour assurer la prestation de nos services.

Afin de fournir une information financière conforme à l'AAP, nous avons élaboré une approche axée sur les activités à l'égard de l'établissement des budgets. Grâce au changement connexe des codages que nous mettrons en place cette année, nous disposerons d'une méthode simplifiée de développement et d'affichage de l'information. Ceci établira un lien évident entre notre processus de gestion axée sur les résultats et la structure de gestion, des ressources et des résultats (SGRR). Les autres initiatives, y compris la nouvelle autorisation de radoub et les protocoles communs pour l'entrée des données sur les salaires, ont renforcé nos processus et nos pratiques de gestion en assurant que nous avons les outils dont nous avons besoin pour respecter nos engagements.

En harmonisant ces processus et en réduisant les incohérences organisationnelles, nous nous assurerons que l'information appropriée est disponible pour la prise de décisions lorsqu'elle est requise. Ceci nous permettra de mettre l'accent sur les défis plus importants auxquels nous faisons face et de prendre des décisions éclairées pour composer avec ces défis.

Aperçu du financement alloué dans les budgets fédéraux récents

L'un des défis les plus importants auxquels la GCC fait face est la gestion de ses actifs. Il y a eu des investissements importants dans les actifs de la Garde côtière au cours des dernières années. Ces investissements ont permis à la GCC de maintenir le niveau des services qu'elle offre aux Canadiens et de répondre à des besoins chroniques de réinvestissement.

Dans le Budget 2007, un montant de 324 millions de dollars a été prévu pour l'achat et l'entretien de six nouveaux navires pour la flotte de la GCC. Dans le Budget 2008, le gouvernement a engagé un montant de 720 millions de dollars pour le nouveau brise-glace de classe polaire. Ceci porte l'investissement total du gouvernement dans la GCC depuis 2005 à un montant de plus de 1,4 milliard de dollars. L'achat de ces nouveaux navires contribuera à la prestation des programmes

de la GCC et du MPO et éliminera certains risques reliés au vieillissement des actifs qui sont atténués de façon quotidienne.

Demande croissante par rapport à la capacité

Les changements mentionnés précédemment nous positionneront de façon à pouvoir répondre aux demandes croissantes. Alors qu'une attention croissante est portée aux facteurs mondiaux tels que les changements climatiques et la sûreté, les demandes de services assurés par nos opérations sont également croissantes. Nos actifs majeurs, par exemple la flotte de navires et d'hélicoptères, se voient confier de plus en plus souvent des missions visant à répondre à des situations qui ne font pas partie des programmes prévus du MPO. Grâce à la mise en place de l'établissement des budgets axé sur les activités, nous serons en mesure de comprendre tant les impacts financiers de la réponse à ces demandes accrues, dans la mesure du possible, que des impacts financiers et non financiers de la suspension ou du report des activités du MPO.

Augmentation des prix

Comme c'est le cas dans toutes les autres organisations opérationnelles, l'inflation a un impact important sur notre capacité de répondre aux attentes des clients. L'une des plus importantes tensions inflationnistes affectant la GCC est le prix du carburant.

Le prix du carburant a augmenté de 74 p. 100 depuis 2003-2004. Nous avons tenté d'atténuer cette tension au moyen d'une réaffectation interne, mais ceci est devenu de plus en plus difficile à faire tout en maintenant les niveaux de service. D'autres augmentations du prix du carburant diesel risquent maintenant d'affecter la prestation des programmes. Nous travaillons présentement à trouver une solution plus durable.[7]

D'autres dépenses opérationnelles telles que le radoub et l'entretien qui sont nécessaires pour conserver nos actifs dans un état de préparation ont également été sujettes à des tensions inflationnistes. Même si ces tensions ont été moins visibles pour le public que le carburant, elles n'en sont pas moins importantes pour la GCC. Par exemple, un manque d'installations convenables sur la côte Ouest a entraîné une augmentation substantielle des prix de la mise en cale sèche des navires, ce qui a réduit la quantité de travail que la GCC peut effectuer. De même, une pénurie mondiale de pièces d'hélicoptères a entraîné une augmentation importante des prix pour l'entretien des aéronefs. Encore là, la GCC a réaffecté un financement pour régler ces problèmes, mais toute autre réaffectation aurait un impact important sur la prestation des programmes.

La nature de nos opérations requiert que nos services soient disponibles 24 heures par jour, tous les jours de la semaine et durant toute l'année. Ceci entraîne le recours systématique aux heures supplémentaires, appelées *Heures supplémentaires opérationnelles,* qui ne peut être évité. De telles heures supplémentaires sont encourues principalement par les « officiers » de navires, les « équipages » des navires et les agents des Services de communication et de trafic maritimes. Chaque nouveau règlement de contrat pour ces groupes entraîne donc des coûts accrus en heures supplémentaires qui ne peuvent pas être évités. Au cours de l'exercice 2007-2008, nous avons demandé et obtenu un engagement de la part du Conseil du Trésor d'inclure un financement pour les heures supplémentaires opérationnelles dans le cadre du financement obtenu pour le règlement des contrats. En conséquence, nous n'aurons plus besoin de réaffecter du financement pour couvrir ces coûts.

7 Les dépenses planifiées présentées dans ce plan d'activités supposent du financement additionnel afin de dévier partiellement l'impact de l'augmentation des coûts de carburant. Si ce financement n'est pas être disponible, ce plan sera modifié en conséquence.

Actifs et passifs

Les actifs de la Garde côtière canadienne incluent des actifs tels que :

- Aides à la navigation petites, moyennes et grandes;
- Équipement et systèmes de communications;
- Hélicoptères;
- Navires; et
- Voies navigables.

Ces actifs ont une valeur totale de remplacement d'environ 5,6 milliards de dollars : environ 4 milliards pour les actifs de la flotte, 1,6 milliard de dollars pour l'équipement et les autres éléments d'actifs mobiliers.

Même si la valeur de remplacement de tous nos actifs est estimée à 5,6 milliards de dollars, la valeur comptable nette de ces actifs est de 599,13 millions de dollars, ce qui est une indication de l'âge de nos actifs. Par exemple, quelque 30 p. 100 des navires opérationnels et la majorité des navires de gros tonnage ont plus de 25 ans et un autre 32 p. 100 a entre 15 et 25 ans. La durée de vie utile d'un navire de gros tonnage est généralement considérée comme étant d'environ 30 ans, alors que la durée de vie utile de plus petites unités peut varier de 15 à 20 ans. L'état général des plus petits actifs de la flotte est acceptable, mais il se détériore rapidement. Toutefois, plusieurs navires, particulièrement les navires de taille moyenne et les navires de gros tonnage, approchent ou ont largement dépassé leur durée de vie utile et doivent être remplacés et ils ont des besoins importants d'entretien. Même si les récents budgets ont attribué un financement important pour le renouvellement des navires de gros tonnage de la flotte de la GCC, les résultats de cet investissement prendront un certain temps à se réaliser.

La situation est similaire dans le cas de nos actifs à terre : un bon nombre de ces actifs, par exemple les tours de communication et les réservoirs de stockage du carburant, sont vieux et sur le point d'atteindre la fin de leur durée de vie utile. Chaque année qui passe pendant que nous continuons d'opérer ces actifs augmentent les risques de bris. Ceci est une responsabilité de la GCC et nous la gérons dans le cadre de nos budgets d'immobilisations majeures.

Conclusion

La GCC a accompli des progrès dans ses initiatives de gestion et ceci s'est traduit par un soutien financier du Parlement. À titre de détenteur d'actifs très importants et de moyen d'action crucial du gouvernement, la GCC doit continuer à améliorer tant sa prestation de services que ses pratiques de gestion. Ces améliorations, combinées à un soutien financier de nos facteurs de coûts majeurs, assureront que l'organisme est vigoureux et viable sur le plan financier pour de nombreuses années à venir.

Tableau 15 : Calcul du crédit budgétaire 2008-2009

(En millions de dollars)	Salaires	F&E	Total partiel	Capital	Recettes nettes en vertu d'un crédit	Contributions	Total
2007-2008 Répartition finale approuvée	**294 295,1**	**164 644,2**	**458 939,3**	**168 055,9**	**(50 058,0)**	**4 901,0**	**581 838,2**
Financement externe :							
Année polaire internationale	-	9 746,6	9 746,6	-	-	-	**9 746,6**
Financement 2007/08 des biens réels pour le Collège	-	(2 054,7)	(2 054,7)	-	-	-	**(2 054,7)**
Financement 2007/08 pour les navires des Sciences, GPA & OPANO	(34 853,3)	(19 732,7)	(54 856,0)	-	-	-	**(54 586,0)**
Conversions des crédits :							
Partie de la conversion du crédit du radoub pour les Sciences, GPA & OPANO	-	(6 085,0)	(6 085,0)	-	-	-	**(6 085,0)**
Diverses conversions des crédits pour les S&C	-	(105,0)	(105,0)	-	-	105,0	-
Nouveau financement :							
Financement du PSH	417,0	3 298,8	3 715,8	36 791,0	-	-	**40 506,8**
Plan de transformation	-	-	-	4000,0	-	-	**4000,0**
Conversions des salaires/F&E :	(3 872,3)	4 576,6	704,3	-	-	-	**704,3**
Réductions permanentes :							
CED	-	(4 500,0)	(4 500,0)	-	-	-	**(4 500,0)**
Compression du rendement	-	(2 600,0)	(2 600,0)	-	-	-	**(2 600,0)**
Autre (16 crédits)	(418,6)	1 075,2	656,6	(5 474,4)	-	(125,0)	**(4 942,8)**
Report de l'exercice 2006/07 à l'exercice 2008/09	-	(5 000,0)	(5 000,0)	(5 000,0)	-	-	**(10 000,0)**
Budget principal des dépenses 2008-2009 approuvé	**255 567,9**	**143,264,0**	**398 831,9**	**198 372,5**	**(50 058,0)**	**4 881,0**	**552 027,4**
Financement externe :							
Financement du navire des Sciences pour 2008/09, jours de relâche nets	22 133,5	10 643,2	32 776,7	-	-	-	**32 776,7**
Financement des navires de la GPA pour 2008/09	9 799,0	5 745,5	15 544,5	-	-	-	**15 544,5**
Financement des navires de l'OPANO pour 2008/09	4 564,3	2 401,2	6 965,6	-	-	-	**6 965,6**
Biens réels du Collège pour 2008/09	-	2 085,7	2 085,7	-	-	-	**2 085,7**
SSCTED du MDN du C&P	-	508,2	508,2	-	-	-	**508,2**
Remise à neuf des Sciences en 2008/09	-	4 050,0	4 050,0	-	-	-	**4 050,0**
Remise à neuf de la GPA 2008/09	-	985,0	985,0	-	-	-	**985,0**
Remise à neuf de l'OPANO 2008/09	-	997,8	997,8	-	-	-	**997,8**
S&C de l'IMSO	-	(300,0)	(300,0)	-	-	-	**(300,0)**
Conversions des salaires/F&E	11 132,1	(13 358,7)	(2 226,6)	-	-	-	**(2 226,6)**
Paiements des FSI de la GCC	-	(2 782,6)	(2 782,6)	-	-	-	**(2 782,6)**
Autre (2 crédits)	(5,8)	(105,8)	111,6	-	-	-	**111,6**
Financement supplémentaire estimé	-	10 227,2	10 227,2	-	-	-	**10 227,2**
Report du fonctionnement de 2007/08 à 2008/09	-	5 722,7	5 722,7	-	-	-	**5 722,7**
2008-09 Crédit budgétaire	**303 194,0**	**170 083,4**	**473 274,4**	**198 372,5**	**(50,058,0)**	**4 881,0**	**626 469,9**

Tableau 16 : Crédits budgétaires par sous-activité, 2008-2009 (en milliers de dollars)

Sous-activité	Salaires	Autres Opérations et Maintenance (F&E)	Total Fonctionnement	Capital majeur	Subventions et contributions	Total
Services des aides à la navigation	12 284,6	10 182,6	**22 467,2**	-	-	**22 467,2**
Services de gestion des voies navigables	2 902,3	10 139,7	**13 042,0**	-	-	**13 042,0**
Services de communication et de trafic maritimes	32 893,5	7 734,7	**40 628,2**	-	-	**40 628,2**
Services de déglaçage	950,9	17 553,1	**18 504,0**	-	-	**18 504,0**
Services de recherche et de sauvetage	10 724,8	15 419,6	**26 144,4**	-	4 731,0	**30 875,4**
Services d'intervention environnementale	5 853,8	3 950,5	**9 804,3**	-	75,0	**9 879,3**
Sûreté maritime	4 155,5	5 291,0	**9 446,5**	-	300,0	**9 746,5**
État de préparation opérationnelle de la flotte de la GCC*	167 744,7	65 327,0	**233 071,7**	147 945,8**	-	**381 017,5**
Services de gestion du cycle de vie des actifs	59 191,9	28 009,0	**87 200,9**	50 426,7	-	**137 627,6**
Collège de la Garde côtière canadienne	6 488,9	6 476,5	**12 965,4**	-	-	**12 965,4**
Total	**303 191,0**	**170 083,7**	**473 274,6**	**198 372,5**	**5 106,0**	**676 753,1**

** Inclut tous les soutiens aux navires (excluant le carburant).*

*** Inclut la conversion prévue de l'F&E pour la remise à neuf et le report à un exercice ultérieur.*

Tableau 17 : Crédits budgétaires par région, 2008-2009 (en milliers de dollars)

Région	Salaire	F&E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	59 483,5	31 349,2	**90 832,8**
Maritimes	58 112,6	27 672,5	**85 785,1**
Québec	50 976,9	27 255,2	**78 232,1**
Centre et Arctique	39 379,9	17 388,1	**56 768,0**
Pacifique	63 567,8	26 319,2	**89 887,0**
Programmes Nationaux	1 241,6	13 929,0	**15 170,6**
Région de la capitale nationale (RCN)	30 428,7	26 170,3	**56 599,0**
Total	**303 191,0**	**170 083,7**	**473 274,6**

Tableau 18 : Affectations financières 2008-2009 par sous-activité par région (en milliers de dollars)

Sous-activité	Terre-Neuve-et-Labrador	Maritimes	Québec	Centre et Arctique	Pacifique	RCN	Programmes nationaux	Total
Services des aides à la navigation	5 058,7	3 459,8	1 453,0	2 784,3	6 170,3	3 416,7	124,4	**22 467,2**
Services de gestion des voies navigables	23,8	1 802,0	4 794,4	1 430,9	1 164,9	3 826,1	-	**13 042,0**
Services de communication et de trafic maritimes	6 061,1	6 138,9	6 364,1	6 168,7	10 861,3	3 611,1	1 423,0	**40 628,2**
Services de déglaçage	2 726,9	3 290,7	1 901,3	466,3	91,7	616,7	9 410,4	**18 504,0**
Services de recherche et de sauvetage	7 737,5	6 465,0	2 507,2	2 981,5	3 830,5	2 345,8	276,8	**26 144,4**
Services d'intervention environnementale	1 413,0	1 325,7	1 381,1	1 981,8	1 356,6	2 314,6	31,5	**9 804,3**
Sûreté maritime	605,8	5,2	1 966,5	3 594,7	175,6	1 029,2	2 069,5	**9 446,5**
État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	54 464,8	47 813,4	41 431,4	23 927,9	50 424,2	13 175,1	1 835,0	**233 071,7**
Services de gestion du cycle de vie des actifs	12 741,2	15 484,6	16 433,1	13 431,9	15 811,8	13 298,3	-	**87 200,9**
Collège de la Garde côtière canadienne	-	-	-	-	-	12 965,4	-	**12 965,4**
Total	**90 832,8**	**85 785,1**	**78 232,1**	**56 768,0**	**89 887,0**	**56 599,0**	**15 170,6**	**473 274,6**

Tableau 19 : Programmes nationaux 2008-2009 par sous-activité (en milliers de dollars)

Sous-activité	Reconnaissance des glaces	Hélicoptères	Système d'identification automatique	Centres des opérations de sûreté maritime	Fonds des nouvelles initiatives	Recherche et développement	Total
Services des aides à la navigation	-	-	-	-	-	124,4	**124,4**
Services de gestion des voies navigables	-	-	-	-	-	-	
Services de communication et de trafic maritimes	-	-	1 369,7	-	-	53,3	**1 423,0**
Services de déglaçage	9 300,0	-	-	-	-	110,4	**9 410,4**
Services de recherche et de sauvetage	-	-	-	-	238,4	38,4	**276,8**
Services d'intervention environnementale	-	-	-	-	-	31,5	**31,5**
Sûreté maritime	-	-	-	2 069,5	-	-	**2 069,5**
État de préparation opérationnelle de la flotte de la GCC	-	1 835,0	-	-	-	-	**1 835,0**
Services de gestion du cycle de vie des actifs	-	-	-	-	-	-	
Collège de la Garde côtière canadienne	-	-	-	-	-	-	
Total	**9 300,0**	**1 835,0**	**1 369,7**	**2 069,5**	**238,4**	**358,0**	**15 170,6**

Annexe A : Effectif

La GCC compte sur un effectif divers, professionnel et dévoué pour réaliser son objectif de voies navigables sécuritaires et accessibles. Cette section présente de l'information sur la composition de notre effectif et nos lieux de travail. L'information démographique est en date du 1er avril 2007.

Répartition nationale des emplois

La GCC compte 4 874 employés dans cinq régions, au Collège de la GCC et dans la Région de la capitale nationale (RCN).

Figure 4 : Répartition nationale des emplois

Note : Comme l'aperçu de l'organisation tient compte de données du 1er avril 2007, il ne comprend pas le plus grand nombre d'étudiants généralement embauchés en été. Par exemple, le programme des bateaux de sauvetage côtiers de la GCC embauche 150 à 160 étudiants chaque été.

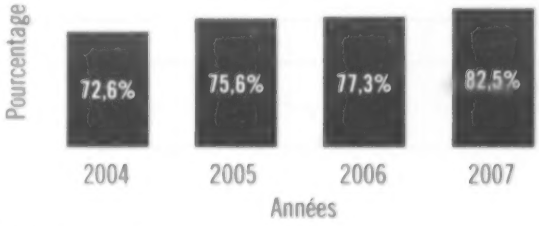
Langue et diversité

L'anglais est la première langue officielle de 79,3 p. 100 des employés de la GCC; le français est la première langue officielle des autres 20,7 p. 100.

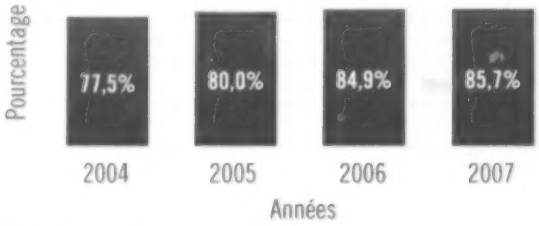
Parmi les employés de la GCC, 24,9 p. 100 — ou 1 135 employés — se sont eux-mêmes identifiés comme étant membres d'un groupe de l'équité en matière d'emploi. Afin de refléter la disponibilité de ces groupes sur le marché du travail canadien, cette proportion devrait être de 29 p. 100. La plus importante lacune entre la représentation à la GCC et la disponibilité sur le marché du travail se trouve chez les minorités visibles, suivie des femmes, des Autochtones et des personnes handicapées.

Figure 5 : Représentation des quatre groupes visés par l'équité en matière d'emploi à la GCC

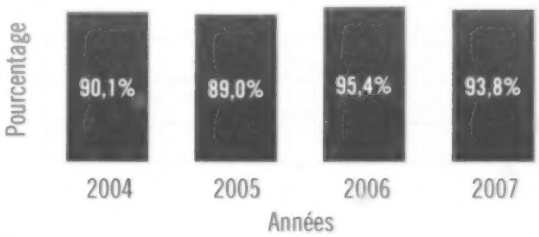
Représentation – Femmes (2004 - 2007)



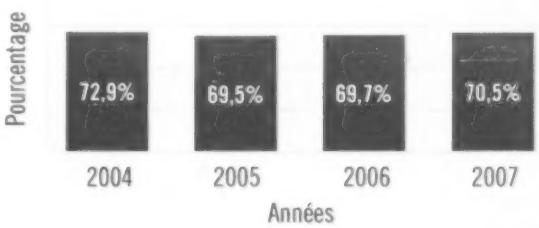
Représentation – Autochtones (2004 - 2007)



Représentation – Personnes handicapées (2004 - 2007)



Représentation – Minorités visibles (2004 - 2007)



Durée de l'emploi

La GCC compte 4 554 employés. Depuis septembre 2004, la proportion des employés nommés pour une durée déterminée et des employés nommés pour une durée indéterminée est demeurée constante, variant de l'ordre de 6 p. 100.

Durée de l'emploi	Nombre	Pourcentage de l'effectif total
Durée indéterminée	3 784	83,1
Durée déterminée > 3 mois	284	6,2
Saisonnier	275	6,0
Occasionnel	146	3,2
Durée déterminée < 3 mois	48	1,1
Étudiants	17	0,4
Total	**4 554**	**100,0**

Répartition par groupe professionnel

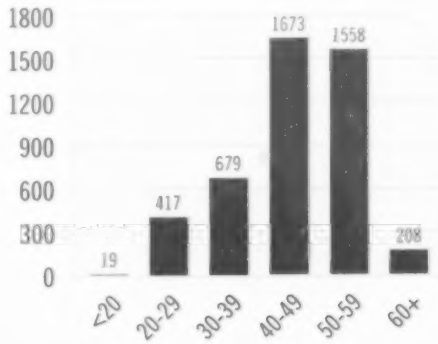
Notre effectif englobe le personnel administratif, professionnel et opérationnel. Plus de 60 p. 100 des employés de la GCC travaillent dans des secteurs qui offrent des services importants 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Ceci comprend les équipages et les officiers des navires qui travaillent en mer et les agents des SCTM qui offrent les services de communication et de trafic maritimes.

Groupe professionnel	Nombre	Pourcentage de l'effectif total
Équipages de navires (SC)	1 474	32,4
Officiers de navires (SO)	917	20,1
Agents des Services de communication et de trafic maritimes (RO)	384	8,4
Technologues de l'électronique (EL)	262	5,8
Génie et arpentage (EN)	68	1,5
Ingénieur technologue (EG)	43	1,0
Commis aux écritures et règlements (CR)	213	4,7
Techniciens divers (GT)	325	7,1
Manœuvres et hommes de métier (GL)	314	6,9
Services administratifs (AS)	239	5,3
Direction (EX)	38	0,8
Gardiens de phare (LI)	102	2,2
Étudiants	17	0,4
Autres	158	3,5
Total	**4 554**	**100,0**

Admissibilité à la retraite

Environ 71 p. 100 employés de la GCC ont entre 40 et 59 ans et la moyenne d'âge est de 45 ans. Au cours des cinq prochaines années, plus de 25 p. 100 de notre effectif deviendra admissible à la retraite. En date du 1er avril 2007, 8 p. 100 de l'effectif total était déjà admissible à la retraite.

Figure 6 : Répartition par groupe d'âge



Année de l'admissibilité à la retraite	Nombre	Pourcentage de l'effectif nommé pour une durée indéterminée	Pourcentage de l'effectif total
Déjà admissibles	363	9,6	**8,0**
2008	157	4,1	**3,4**
2009	154	4,1	**3,4**
2010	179	4,7	**3,9**
2011	218	5,8	**4,8**
2012	195	5,2	**4,3**
Total	**1266**	**33,5**	**27,8**

Un pourcentage important de la population totale de plusieurs groupes professionnels de la GCC sera admissible à la retraite entre maintenant et 2012.

Par exemple, le pourcentage total est de 65 p. 100 ou plus dans le groupe de direction, 28 p. 100 ou plus chez les gardiens de phare, les ingénieurs et les arpenteurs, les manœuvres et les hommes de métier, les travailleurs de l'électricité et les travailleurs du soutien technologique et scientifique et de près de 20 p. 100 pour les équipages et les officiers des navires — ou 450 employés navigants.

Départs prévus

Les projections de l'attrition sont basées sur les départs au cours des cinq dernières années et sur l'admissibilité à la retraite. La plus grande prévision d'attrition entre maintenant et 2029 se trouve parmi le personnel navigant, avec 157 départs prévus (92 membres d'équipage et 65 officiers).

Tableau 20 : Départs prévus

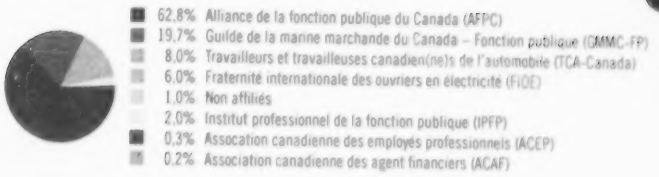
Groupe professionnel	Year of Projected Departure					Départs totaux prévus*
	2008	2009	2010	2011	2012	
Équipages de navires (SC)	46	46	47	56	63	**258**
Officiers de navires (SO)	33	32	38	45	44	**192**
Agents des Services de communication et de trafic maritimes (RO)	20	18	16	16	18	**88**
Technologues de l'électronique (EL)	14	14	16	18	16	**78**
Génie et arpentage (EN)	3	3	2	3	2	**13**
Ingénieur technologue (EG)	3	3	3	3	3	**15**
Commis aux écritures et règlements (CR)	12	11	14	15	12	**64**
Techniciens divers (GT)	14	18	20	19	18	**89**
Manœuvres et hommes de métier (GL)	13	17	21	21	22	**94**
Services administratifs (AS)	16	15	14	19	18	**82**
Direction (EX)	6	5	5	4	6	**26**
Gardiens de phare (LI)	6	7	7	6	5	**31**
Étudiants	11	10	8	7	8	**44**
Total	**197**	**199**	**211**	**232**	**235**	**1 074**

** Les départs comprennent tous les départs à la retraite, les démissions, les transferts, les congédiements et les décès. Les données présentées ne tiennent pas compte de toute croissance ou réduction prévue de l'effectif.*

Agents négociateurs

La GCC compte un effectif diversifié et les employés sont ainsi représentés par plusieurs agents négociateurs; près de 63 p. 100 des employés sont représentés par l'Alliance de la fonction publique du Canada, 19 p. 100 par la Guilde de la marine marchande du Canada (officiers des navires), 8 p. 100 par le Syndicat national de l'automobile Local 2182, près de 6 p. 100 par la Fraternité internationale des ouvriers en électricité, 2 p. 100 par l'Institut professionnel de la fonction publique du Canada, 0,3 p. 100 par la l'Association canadienne des employés professionnels et 0,2 p. 100 par l'Association canadienne des agents financiers.

Figure 7 : Représentation des employés par agent négociateur



Annexe B : Dépenses en immobilisations de la GCC

La GCC utilise une vaste gamme d'équipement et d'autres actifs physiques pour effectuer ses activités quotidiennes. Par exemple, les activités de recherche et sauvetage nécessitent généralement des bateaux de sauvetage ou des hélicoptères ainsi que de l'équipement de communication; de même, le déplacement sécuritaire de produits dans les eaux canadiennes dépend d'aides à la navigation fiables et peut nécessiter les services de brise-glaces.

L'infrastructure nécessaire pour soutenir les activités de la GCC se divise en deux groupes généraux :

- **Équipement et autres éléments d'actifs mobiliers.** Ceux-ci comprennent l'équipement de communication tel que les tours radio et les sites de radar ainsi que les aides à la navigation telles que les bouées et les balises de détresse. La valeur de remplacement de ces actifs a été évaluée à 1,6 milliard de dollars.
- **Actifs de la flotte.** Ces actifs comprennent 114 navires — bateaux de sauvetage, bateaux de pêche scientifiques, patrouilleurs, brise-glace légers et lourds, etc. — et 22 hélicoptères. La valeur de remplacement de ces actifs a été évaluée à 4 milliards de dollars.

Ces actifs doivent être entretenus systématiquement et éventuellement remplacés pour que la GCC puisse remplir son mandat. Ceci requiert une approche à long terme et d'importantes ressources financières car les dépenses en immobilisations représentent un pourcentage comparativement élevé de nos dépenses. Veuillez noter que les données contenues dans les pages suivantes peuvent fluctuer tout au long de l'exercice dépendamment de la disponibilité de l'équipement et des installations de réparation ainsi que du financement disponible, par exemple la réparation urgente d'un navire tel que dicté par une inspection de Transports Canada ou un besoin urgent de réparer un équipement/service de communication service relié à des opérations de recherche et de sauvetage sur un navire ou un hélicoptère.

Les dépenses en immobilisations pour l'équipement et d'autres éléments d'actifs mobiliers sont regroupées quant au type de service de la GCC en cause; les dépenses en immobilisations de la GCC pour les actifs de la flotte sont regroupées quant au type de dépense en immobilisations en cause.

Type d'actif	Type de dépense ou de service de la GCC	Exemple de dépense	Prévision des dépenses, 2008-2009
Équipement et autres éléments d'actifs mobiliers	**Aides à la navigation**	Remplacement des aides à la navigation côtières et flottantes	13,6 M$
	Services de communication et de trafic maritimes	Mise à niveau de divers équipements de communication dans des centres des SCTM et des sites éloignés	26,0 M$
	Services d'intervention environnementale	Investissement dans l'équipement d'intervention environnementale	1,2 M$
	Sûreté maritime	Investissement dans le système de suivi et de surveillance essentiels	12,5 M$
	Gestion du cycle de vie des actifs	Investissement dans l'amélioration de la sécurité des systèmes opérationnels	1,4 M$
Actifs de la flotte	**État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière**		
	Acquisition ou remplacement	Acquisition de nouveaux navires	125 M$
	Réparations majeures, radoubs et remises en état	Radoub et remise à neuf de navires et d'hélicoptères	77,2 M$
	Prolongement de durée de navires (PDN)	Prolonger la durée de navires	14,9 M$
	Amélioration du système	Moderniser les simulateurs	6,3 M $

Le financement de la GCC pour les dépenses en immobilisations provient de trois sources :

- Les niveaux de référence courants, qui se reflètent dans le Plan d'immobilisation à long terme (PILT). Ce financement sert au remplacement ou à la prolongation de la durée des actifs critiques. Ce financement s'élevait à 164 millions de dollars pour l'exercice 2007-2008.
- Le financement annuel supplémentaire pour la remise à neuf des actifs. Ce financement a été introduit dans le budget de 2003 et il s'élève à environ 47 millions de dollars par année. Il s'agit de ce qu'on appelle le financement du Plan national d'investissement en capital (PNIC).
- Financement de projets d'immobilisations majeures (PIM). Le financement des grands projets d'immobilisations (GPI), Ceci est un financement pour de nouveaux navires, y compris les navires semi-hauturiers et hauturiers ainsi que les aéroglisseurs.

Les tableaux de cette annexe indiquent la source financière (PILT, PIM ou PDCN) pour chaque projet ainsi que la situation du projet. Les projets en cours figurent d'abord, suivis des projets approuvés en principe ou en attente de financement.

Description de projet	Coût estimé total (en millions de dollars)	CET utilisé	Prévision pour l'EXERCICE 08/09	CET restant
Aides à la navigation				
Projets en cours				
• **Remplacement et remise à neuf des aides à la navigation fixes de courte portée (Phase 2)** (PDCN). Remplacer, enlever, réinstaller, remanier ou remettre en état de nombreuses aides à la navigation fixes de courte portée et l'infrastructure associée dans toutes les régions de la GCC pour corriger les éléments à risque élevé associés à la défaillance des structures et aux codes de santé et de sécurité.	18,5	4,0	3,9	10,6
• **Remise à neuf des aides à la navigation majeures (Phase 2)** (PDCN). Remplacer, enlever ou remettre en état de nombreuses structures majeures de courte portée soutenant les aides à la navigation fixes à terre. Faire un investissement stratégique dans le remplacement et l'amélioration des aides à la navigation avec de l'équipement moderne faisant appel aux nouvelles technologies.	18,4	2,6	5,6	10,2
• **Remise à neuf des aides à la navigation flottantes (Phase 2)** (PDCN). Remplacer ou remettre en état les aides à la navigation flottantes et l'équipement associé pour respecter les codes et les normes de santé et de sécurité, assurer la diligence raisonnable et éviter les problèmes de responsabilités ministérielles éventuelles dans toutes les régions.	17,4	3,7	4,1	9,6
Projets approuvés en principe, en attente de financement				
• **Remise à neuf du Système de positionnement global différentiel (DGPS)** (PILT/PDCN). Remplacer ou remettre en état l'équipement électronique et l'infrastructure aux sites du DGPS partout au Canada.	22,5	-	-	-
Services de communication et de trafic maritimes				
Projets en cours				
• **Remplacement de l'équipement du système de contrôle des communications (SCC) du SCTM** (PILT). Remplacer l'équipement du système de contrôle des communications (SCC) à 22 centres des SCTM, avec les commandes associées, l'équipement de contrôle à distance des sites télécommandés et deux simulateurs aux nouvelles installations de formation technique du Collège de la GCC à Sydney, NÉ. Le fait d'utiliser la dernière technologie numérique permettra la commutation multifonction et les communications simultanées sur des radiofréquences différentes.	47,8	2,4	3,9	41,5
• **Remise à neuf des tours de communication du SCTM (Phase 2)** (PDCN). Remettre à l'état de base les tours de communication des SCTM qui ont été identifiées comme les plus prioritaires en avril 2006. Les tours sont celles qui ne satisfont pas actuellement aux exigences opérationnelles ou qui sont à risque élevé de défaillance à cause du vieillissement et de la surcharge.	18,7	6,8	4,1	7,8
• **Remise à neuf des sites de communication du SCTM (Phase 2)** (PDCN). Remettre à neuf les sites de communication actuels des SCTM utilisés par la GCC partout au Canada. Les travaux comprennent le remplacement ou la remise à neuf de l'équipement, des bâtiments, des remorques, des routes et des lignes de transport, et le remplacement des réservoirs et des structures d'endiguement et de sécurité physique pour satisfaire aux normes nationales et régionales.	18,6	1,5	8,7	8,4

Description de projet	Coût estimé total (en millions de dollars)	CET utilisé	Prévision pour l'EXERCICE 08/09	CET restant
• **Remise à neuf de l'infrastructure des systèmes de communication (Phase 2)** (PDCN). Remettre à neuf les systèmes de communication et l'infrastructure associée, y compris les émetteurs-récepteurs MFOHF, les antennes VHF-DF et les liens satellitaires, les radars, le UPS et l'infrastructure d'essai dans toutes les régions. Il faut également consolider le réseau micro-ondes de Prince Rupert en ajoutant deux sites micro-ondes et en incluant des liens à quatre micro-ondes.	17,9	2,6	2,7	12,6
• **Remise en état des radios VHF** (PDCN). Remettre en état les radios très haute fréquence (VHF) des SCTM dans toutes les régions, qui sont désuets ou à risque de défaillance.	17,6	12,4	2,3	2,9
• **Remise en état des télécommunications dans l'Arctique** (PDCN). Ramener le réseau et l'infrastructure de télécommunications de l'Arctique à son état de base, en remplaçant l'équipement de communication HF, MF, VHF, UHF et par satellite.	16,7	9,4	2,3	5,0
• **Système national d'information de gestion sur le trafic maritime des SCTM** (SNIGTM) (PILT). Mettre à niveau le Système intégré d'information sur la navigation maritime (INNAV) pour satisfaire aux exigences opérationnelles de la Région du Pacifique en intégrant les fonctions essentielles du Système de soutien des opérateurs du trafic maritime (VTOSS), et mettre en œuvre ensuite le SNIGTM dans chacun des centres des SCTM de la GCC dans tout le pays et au Collège de la GCC. Dans le cadre de ce projet, le VTOSS existant et l'équipement connexe dans la Région du Pacifique seront remplacés par le nouveau SNIGTM et son équipement.	4,6	0,1	0,6	3,9
• **Remise à neuf des radars Tofino des SCTM** (PILT). Remplacer les affichages de radar en «chambre noire» actuels par des affichages lumière du jour numériques et compléter les autres rénovations mineures et les modifications de l'infrastructure pour permettre les opérations lumière du jour au centre Tofino des SCTM dans la Région du Pacifique.	3,0	1,7	1,0	0,3
• **Très haute fréquence (VHF) / Appel sélectif numérique (ASN) Grands Lacs et Fleuve Saint-Laurent** (PILT). Installer le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) VHF/ASN dans des centres de SCTM sélectionnés et des centres et des sites télécommandés (ST) le long des Grands Lacs (Région du Centre et de l'Arctique) et du fleuve Saint-Laurent (Région du Québec).	8,5	7,0	0,4	1,1
Projets approuvés en principe, en attente de financement				
• **Système d'enregistrement de l'information des SCTM** (PILT/PDCN). Remplacer le Système de messages périmé et le système de radiodiffusion automatique des messages (MDS/ NAVTEX) par un nouveau système d'entrée en communication aux 22 centres des SCTM.	4,6	-	-	-
• **Remise à neuf de la radiodiffusion maritime continue des SCTM** (PILT/PDCN). Remplacer l'équipement de radiodiffusion maritime continue périmé, en incluant une capacité de synthèse vocale aux centres canadiens des SCTM à l'échelle du Canada.	4,5	-	-	-
Services d'intervention environnementale				
Projets approuvés en principe, en attente de financement				
• **Équipement d'intervention environnementale dans l'Arctique** (PILT/PDCN). Investir dans l'équipement d'intervention environnementale pour rehausser la capacité d'intervention environnementale de la GCC dans l'Arctique	2,0	-	1,2	0,8

Description de projet	Coût estimé total (en millions de dollars)	CET utilisé	Prévision pour l'EXERCICE 08/09	CET restant
Sûreté maritime				
Projets en cours				
• **Système d'identification automatique** (SIA) (PILT). Mettre en œuvre un service de SIA VHF national et un service d'identification et de localisation à longue portée des navires au Canada pour améliorer la sûreté maritime et la sécurité de la navigation au Canada.	25,0	3,5	12,5	9,0
Gestion du cycle de vie des actifs				
Projets en cours				
• **Système de gestion de la configuration et de gestion des données techniques** (PILT). Mettre au point et en œuvre un système pour soutenir l'acquisition améliorée du matériel et la gestion du cycle de vie grâce à une infrastructure d'information gérée sur le plan national.	10,4	0,5	0,4	9,5
• **Projet d'amélioration de la sécurité des systèmes opérationnels** (PILT). Mettre au point et en œuvre la sécurité des réseaux de technologie de l'information requis pour les deux réseaux de la GCC, concevoir le cadre de gouvernance de la sécurité informatique de la GCC, élaborer et offrir la formation nécessaire, mettre au point les processus de sécurité informatique de la GCC requis et leur documentation, et lancer le programme de certification et d'accréditation des applications et des systèmes opérationnels de la GCC.	1,2	0,1	1,0	0,1
Projets approuvés en principe, en attente de financement				
• **Système de gestion des actifs (SGA)** (PILT). Mettre en place un SGA national qui comprendra une capacité d'entretien prévisible entièrement intégrée pour les navires fondé sur la version actuellement déployés et l'octroi de licences du SGIE.	3,5	-	-	-
État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière				
Acquisitions et remplacements				
Projets en cours				
Navires scientifiques de pêche hauturière (NSPH)				
• **Navires scientifiques de pêche hauturière** (NSPH). Remplacer trois (3) navires : NGCC *Alfred Needler*, NGCC *Wilfred Templeman*, NGCC *W. E. Ricker* et NGCC *Teleost*.	279,5	3,7	47,0	228,8
Patrouilleurs semi-hauturiers (PSH)				
• **Patrouilleurs semi-hauturiers** (PSHI). Remplacer quatre (4) patrouilleurs de la sûreté maritime. Remplacer également ces huit (8) navires : NGCC *Québécois*, NGCC *Atlin Post*, NGCC *Sooke Post*, NGCC *Cumella*, NGCC *Kitimat II*, NGCC *Arrow Post*, NGCC *Comox Post* et un nouveau patrouilleur pour les patrouilles de C et P.	212,5	6,6	56,6	149,3
Bateaux de sauvetage de SAR				
• **Remplacement de bateaux de sauvetage de SAR** (PILT, dernière année du projet). Construire 16 bateaux de SAR de 47 pieds, 8 stations de SAR et 8 autres bateaux de SAR.	41,1	40,2	0,3	0,6

Description de projet	Coût estimé total (en millions de dollars)	CET utilisé	Prévision pour l'EXERCICE 08/09	CET restant
Aéroglisseurs (VCA)				
• **Aéroglisseur de la GCC** (PILT). Acquérir un aéroglisseur modèle AP1-88/400, pour remplacer un AP1-88/200 dans la Région du Québec.	27,9	10,1	11,0	6,8
Bateaux de pêche côtière de recherche				
• **Remplacement du NGCC *Shark*** (PILT). Construire et livrer à la Région du Centre et de l'Arctique un bateau pour répondre aux besoins du programme scientifique en remplacement du NGCC *Shark*.	5,9	1,1	2,5	2,3
• **Remplacement du NGCC *J.L. Hart*** (PILT, AEP, non financé). Remplacer le bateau de pêche de recherche de 20 mètres *J.L. Hart* par un bateau plus moderne, plus efficient et plus polyvalent.	8,2	0,1	1,0	7,1
Projets approuvés en principe, en attente de financement				
Navires hauturiers de recherche halieutique et océanographique (NHSP)				
• **Navire hauturier de recherche halieutique et océanographique** (GPÉ). Acquérir un nouveau navire pour remplacer le NGCC Hudson.	108,9	-	3,1	105,8
Brise-glace de classe polaire				
• **Brise-glace (GPÉ)**. L'acquisition d'un nouveau brise-glace de classe polaire a été annoncée dans le Budget fédéral 2008.	830,0	-	1,5	828,5
Bateaux de pêche côtière de recherche				
• **NGCC *Shamook* – Remplacement** (PILT, ADP). Remplacer ce bateau de pêche scientifique multidisciplinaire de 25 mètres.	16,9	-	0,6	16,3
• **NGCC *Pandalus III* – Remplacement** (PILT, AIP). Remplacer le petit bateau scientifique multitâche de 13 mètres.	1,5	-	0,5	1,0
Navire de relevé hydrographique				
• **NGCC *Frederick G. Creed* – Remplacement** (PILT). Remplacer par un navire de relevé hydrographique.	13,8	-	0,5	13,3
Navire de sondage et de relevé des chenaux				
• **NGCC *F.C.G. Smith* – Remplacement** (PILT). Remplacer par un navire de sondage et de relevé des chenaux.	6,7	-	0,4	6,3
Réparations majeures, radoubs et remises à neuf				
Projets en cours				
• Radoub de navires dans cinq régions	52,6	-	52,6	-
• Remise à neuf d'hélicoptères de la GCC dans cinq régions (08-09) en attente d'approbation	5,3	-	5,3	-
• **Phase I du PDCN**				
• Remise à neuf d'aéroglisseurs (PDCN)	2,9	1,9	0,5	0,5
• Remise à neuf de brise-glaces légers et de baliseurs (PDCN)	14,0	12,3	1,7	-
• Remise à neuf de bateaux des programmes PDCN)	9,1	7,7	1,4	-
• Remise à neuf de navires de recherche (PDCN)	7,3	6,1	1,1	0,1
• Remise à neuf de navires de recherche hauturiers (PDCN)	11,2	10,2	1,0	-

Description de projet	Coût estimé total (en millions de dollars)	CET utilisé	Prévision pour l'EXERCICE 08/09	CET restant
• **Phase II du PDCN**				
• Remise à neuf d'aéroglisseurs (PDCN)	3,3	0,8	0,9	1,6
• Remise à neuf de brise-glaces (PDCN)	13,7	-	4,3	9,4
• Remise à neuf de brise-glaces légers et de baliseurs (PDCN).	8,5	-	1,0	7,5
• Remise à neuf de navires des Services maritimes (PDCN)	8,5	2,5	1,7	4,3
• Remise à neuf de navires de patrouille (PDCN)	8,4	2,3	2,4	3,7
• Remise à neuf de bateaux des programmes (PDCN)	13,6	-	-	13,6
• Remise à neuf de navires de recherche (PDCN)	9,6	-	-	9,6
• Remise à neuf de navires de recherche hauturiers (PDCN)	11,5	-	1,1	10,4
Projets approuvés en principe, en attente de financement				
Navire hauturier de recherche halieutique et océanographique				
• **NGCC *Hudson* – Radoub** (PILT). Des modifications et des mises à niveau sont requises jusqu'au remplacement anticipé du navire.	4,6	-	2,0	2,6
Navire spécialisés				
• **Classe Isle – Radoub** (PILT). Remplacement et mise à niveau de l'équipement et des systèmes.	2,6	-	0,2	2,4
Prolongations de la durée des navires				
Projets en cours				
Navires multitâche à grande autonomie et brise-glace légers				
• **PDN du NGCC *Edward Cornwallis* VLE** (PILT). S'assurer que les machines, l'équipement et l'infrastructure du navire sont pleinement conformes aux exigences opérationnelles et peuvent fonctionner efficacement jusqu'au remplacement planifié du navire dans 15 à 20 ans.	14,7	0,5	0,3	13,9
• **NGCC *Griffon* – Remplacement de la grue principale** (PILT) Projet de remplacement de la grue principale actuelle utilisée pour lever les aides à la navigation et déployer de l'équipement scientifique et d'urgence.	1,6	-	0,7	0,9
Navires hauturiers de recherche halieutique et océanographique (NHRHO)				
• **PDN du NGCC *John P. Tully*** (PILT, AEP). Entreprendre la PDN du NGCC John P. Tully, un navire de recherche scientifique hauturier de 69 mètres qui a 21 ans.	15,8	11,7	3,8	0,3
Navires hauturiers de science sur les pêches (NHSP)				
• **PDN du NGCC *Alfred Needler*** (PILT, AEP). Entreprendre les travaux nécessaires pour s'assurer que le NGCC Alfred Needler demeure disponible au plan opérationnel et capable d'effectuer des missions jusqu'à ce que son remplaçant soit mis en service par le Projet de navires hauturiers de recherche halieutique.	5,9	4,5	0,5	0,9
Patrouilleurs hauturiers (PH)				
• **PDN du NGCC *Sir Wilfred Grenfell*** (PILT, AEP, dernière année du projet). Entreprendre la PDN pour maintenir la fiabilité et la capacité du navire de redresser les défaillances actuelles et de mettre à niveau la machinerie et l'équipement essentiels.	14,5	-	5,6	8,9

Description de projet	Coût estimé total (en millions de dollars)	CET utilisé	Prévision pour l'EXERCICE 08/09	CET restant
Projets approuvés en principe, en attente de financement				
Brise-glaces lourds				
• **NGCC *Terry Fox PDN*** (PILT). Remplacement de l'équipement périmé par la plus récente technologie.	5,7	-	1,9	3,8
Navires multitâche à grande autonomie et brise-glace légers				
• **PDN du NGCC *Martha L. Black*** (PILT, ADP). Entreprendre la PDN du brise-glace léger et baliseur de 83 mètres.	7,7	-	0,5	7,2
Navires multitâche à autonomie moyenne				
• **PDN du NGCC *Earl Grey*** (PILT). Remplacement et entretien des aides à la navigation.	15,9	-	0,4	15,5
• **PDN du NGCC *Samuel Risley*** (PILT). Remplacement et mise à niveau de l'équipement et des systèmes.	7,8	-	0,7	7,1
Navires hauturiers de science sur les pêches				
• **PDN du NGCC *Teleost*** (PILT). Mise à niveau et remplacement de pièces de la machinerie et de l'équipement.	8,9	-	0,5	8,4
Améliorations des systèmes				
Projets en cours				
• **Programme de remplacement du Halon 1301** (PILT, dernière année du projet). Acquérir et installer les systèmes de lutte contre l'incendie sans ozone pour remplacer les systèmes au Halon 1301 existants sur tous les navires de la GCC dans toutes les régions de la GCC pour respecter le règlement d'EC d'ici 2010.	10,4	5,9	3,0	1,5
• **Systèmes de navigation intégrée** (PILT). Acquérir et installer un système d'identification automatique universel à bord, un DGPS et un système de cartes de navigation électronique sur des navires sélectionnés du MPO et de la GCC	10,2	2,2	1,5	6,5
• **Courriel à bord des navires** (PILT, dernière année du projet). Rehausser la capacité pour tout le personnel à bord de 55 navires désignés de recevoir le courriel adressé personnellement de toute autre personne ou agence à terre; offrir également l'accès à Intranet et Internet.	9,1	7,4	0,8	0,9
• **Simulateurs du Collège de la GCC** (PILT). Moderniser deux simulateurs du Collège de la GCC : le simulateur d'appareil propulsif marin et le simulateur radar de pilotage sans visibilité. Les deux simulateurs sont au-delà de la norme industrielle de 10 ans pour le matériel et le soutien logiciel.	5,9	0,3	0,3	5,3
• **Système d'information sur les activités de la flotte (SIAF) – Mise à niveau** (PILT). Mettre à niveau le système actuel qui est obsolète (1993), accroître la sécurité de l'environnement, assurer la prestation de l'information en temps opportun et assurer la conformité aux politiques du Conseil du Trésor.	3,5	-	0,6	2,9
• **Plan de normalisation des bateaux de sauvetage de SAR** – Mettre en place des changements de concept dans les sept premiers bateaux de sauvetage de SAR construits pour les rendre conformes aux autres navires.	1,98	1,56	0,07	0,35

Annexe C : Architecture des activités du programme de la GCC

L'Architecture des activités du programme (AAP) de la GCC explique la façon dont nous contribuons à des voies navigables sécuritaires et accessibles, l'un des trois résultats stratégiques du MPO.

La Garde côtière canadienne est l'une des nombreuses activités du programme dans l'AAP du MPO. Tout comme les autres activités du programme, l'activité du programme de la Garde côtière possède de nombreuses sous-activités dont chacune contribue à l'activité du programme de la GCC.

L'image ci-dessous montre la relation entre le résultat stratégique des voies navigables sécuritaires et accessibles, l'activité du programme de la GCC et les sous-activités du CCG.

RÉSULTAT STRATÉGIQUE :
Voies navigables sécuritaires et accessibles

ACTIVITÉ DE PROGRAMME :
Garde côtière canadienne

Sous-activités

- Aides à la navigation
- Gestion des voies navigables
- Services de communication et de trafic maritimes
- Services de déglaçage
- Recherche et sauvetage
  - Recherche et sauvetage de la GCC
  - GCAC
- Services d'intervention environnementale
- Sûreté maritime
- État de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière
- Gestion du cycle de vie des actifs
- Collège de la Garde côtière canadienne

Annexe D : Concordance des recommandations de la vérificatrice générale (2000 et 2002)

AVEC LES ENGAGEMENTS DU PLAN D'ACTIVITÉS, POUR 2008-2009

Dans son rapport d'étape de 2007, la vérificatrice générale a conclu que la Garde côtière n'avait pas effectué de progrès satisfaisants dans la mise en œuvre des recommandations des vérifications antérieures de la flotte (2000) et des services à la navigation maritime (2002). La vérificatrice générale a noté que l'un des facteurs contributifs était que la Garde côtière avait tenté de composer simultanément avec toutes les recommandations antérieures et, en conséquence, n'avait été en mesure d'en compléter aucune.

Le Rapport de 2007 a recommandé que la Garde côtière mette l'accent sur l'établissement de priorités afin d'apporter des améliorations, d'établir des objectifs clairs et réalisables pour ces secteurs prioritaires, d'affecter des ressources suffisantes et appropriées et de planifier et de mettre en œuvre les changements en tenant les gestionnaires et les unités organisationnelles responsables des résultats. La Garde côtière canadienne s'est engagée à utiliser le processus de planification opérationnelle pour établir des priorités pour les améliorations, dans le contexte de la prestation de ses programmes et services.

La présente annexe a été préparée en réponse à la recommandation du Comité permanent sur les comptes publics, émise dans son rapport d'avril 2008, selon laquelle les futurs plans d'activités de la GCC devraient comprendre une annexe effectuant des renvois entre les engagements des plan d'activités et les recommandations de la vérificatrice générale.

Les recommandations de la vérificatrice générale de 2000 et 2002 sont présentées ci-dessous, suivies des engagements du Plan d'activités pour 2008-2009 qui sont liés à ces recommandations. Dans quelques cas, certaines des mesures adoptées par la Garde côtière ne sont pas des engagements spécifiques du Plan d'activités.

Auditor General's Recommendations - 2000

1. **Le Ministère devrait examiner la façon dont la flotte s'intègre dans sa structure actuelle d'organisation et de responsabilisation et prendre des mesures pour qu'elle puisse fonctionner d'une manière rentable. (paragraphe 31.72)**

   Améliorer la cohérence nationale de la gestion des ressources humaines
   - Débuter la migration vers des structures organisationnelles régionales normalisées.
   - Compléter l'élaboration du Modèle de description de travail national pour les postes techniques et navigants.
   - Voir également les engagements sous la Recommandation 2.

2. **Le Ministère devrait résoudre les problèmes associés à ses processus clés de gestion de la flotte, notamment :**

   a. **Établir, pour le rendement des programmes, des attentes claires, concrètes et réalistes qui comprennent une perspective à long terme**

      Renforcer la gestion
      - Consulter les clients et les intervenants et ajuster le Cadre de mesure du rendement, s'il y a lieu.

b. **Établir pour la flotte un horizon de planification et de financement à long terme**

Améliorations constantes de la gestion de la flotte
- Continuer d'améliorer la gestion des activités de la flotte par le truchement d'une variété d'activités. Ceci comprendra :
  - Le développement additionnel des éléments du Cadre financier de la flotte.
  - La mise en œuvre continue du processus de gestion du carburant de la flotte.
- Rédiger un Manuel de gestion de la flotte.
- Réviser le Plan d'immobilisations à long terme et le Plan de renouvellement de la flotte.
- Voir également les engagements sous la Recommandation 3.

c. **Conclure des accords de service entre les programmes et la flotte**

État de préparation opérationnelle de la flotte
- Mettre en œuvre un meilleur accord de niveau de services avec les clients externes de la Garde côtière fondé sur les nouveaux modèles d'imputation de frais et de financement.

d. **Établir des processus budgétaires qui appuient la reddition de comptes**

Renforcer la gestion
- Mettre en œuvre un cadre d'établissement des budgets et de gestion s'inspirant des activités en fonction de l'AAP approuvée :
  - Former tous les utilisateurs relativement à la nouvelle structure de codage.
  - Vérifier l'utilisation du codage développé en 2007-2008 quant à son harmonisation avec la nouvelle AAP.
- Voir également l'engagement sous la Recommandation 2(c).

e. **Mettre sur pied des systèmes d'information intégrés qui permettent au Ministère de surveiller le rendement réel de la flotte au chapitre du service et des coûts et d'en rendre compte.**

Améliorations constantes de la gestion de la flotte
- Compléter l'analyse des besoins pour le projet de mise à niveau du SIAF et continuer d'améliorer le système du SIAF existant.
- Voir également l'engagement sous la Recommandation 2(a).

f. **Établir des politiques de calcul des coûts qui incitent à choisir l'option la moins coûteuse pour acquérir un service tout en répondant aux objectifs du Ministère. (paragraphe 31.73)**

Voir les engagements sous les Recommandations 2(c) et 2(d).

De plus, la GCC participe à un projet pilote pour une autorisation permanente d'immobilisations. Lorsque le projet pilote sera complété, la GCC demandera une autorisation permanente en tenant compte de l'expérience et de l'impact du projet pilote.*

* Veuillez noter qu'il ne s'agit pas ici d'un engagement du Plan d'activités.

3. **Le Ministère devrait envisager d'établir une stratégie à long terme pour renouveler sa flotte vieillissante. À cet effet, il devrait prendre en considération l'évolution des besoins des programmes, l'impact des progrès technologiques et la possibilité de choisir d'autres modes d'acquisition des services nécessaires. (paragraphe 31.106)**

Acquisition de nouveaux navires
- Émettre un contrat pour 12 patrouilleurs semi-hauturiers (PSH).
- Émettre une DP concurrentielle pour trois navires hauturiers de science sur les pêches (NHSP).
- Effectuer des activités de définition de projets et élaborer une stratégie d'acquisition pour un navire hauturier de recherche halieutique et océanographique (NHRHO).
- Voir les engagements sous la Recommandation 2(b).

4. **Le Ministère devrait terminer l'élaboration et la mise en œuvre des politiques et des procédures de gestion du cycle de vie pour sa flotte. (paragraphe 31.107)**

Examen de l'entretien des navires
- Commencer à mettre en œuvre les conclusions de l'Examen de la gestion de l'entretien des navires. L'attention porte initialement sur :
  - La clarification des rôles, des responsabilités et de la responsabilisation;
  - La création d'une banque accessible des politiques et des procédures actuelles en matière d'entretien;
  - L'évaluation des options pour accroître le nombre d'ingénieurs navals, tant sur les navires qu'à terre; et
  - Commencer à élaborer un Cadre de gestion des programmes pour les activités d'entretien.

Aide à la navigation du XXIe siècle (AToN 21)
- Élaborer des lignes directrices pour la normalisation des ancrages synthétiques et l'équipement connexe (pour les ancres excédant 272 kilos, mais de moins de 1136 kilos) en préparation à l'introduction de la Gestion du cycle de vie de ces actifs.

Améliorer la cohérence nationale de la gestion des ressources humaines
- Débuter la migration vers des structures organisationnelles régionales normalisées.
- Compléter l'élaboration du Modèle de description de travail national pour les postes techniques et navigants.

Améliorer l'entretien de la flotte actuelle
- Poursuivre le programme sur l'état des navires qui examinera chaque année environ 20 p. 100 des navires de la flotte. Ceci deviendra une pratique courante au sein de la GCC au cours des prochaines années.
- Mettre en œuvre des plans d'entretien normalisés pour les systèmes essentiels des navires de classe 1100.
- Émettre une série de spécifications normalisées de radoub pour les navires de classe 1100.

Amélioration constante des pratiques de la Gestion du cycle de vie pour tous les actifs de la GCC
- Débuter la mise en œuvre du déploiement du Système de gestion des actifs (SGA).
- Compléter les cinq projets pilotes des navires du SGA.
- Finaliser le Catalogue des services des STI et commencer la mise en œuvre.

5. **Le Ministère devrait faire en sorte que l'activité de la flotte soit appuyée par des systèmes d'information qui fournissent en temps voulu des données intégrées, fiables et pertinentes. (paragraphe 31.108)**

Améliorations constantes de la gestion de la flotte
- Compléter l'analyse des besoins pour le projet de mise à niveau du SIAF et continuer d'améliorer le système du SIAF existant.

6. **Le Ministère devrait établir une stratégie des ressources humaines à l'intention de la flotte, pour maintenir les connaissances et les compétences du personnel navigant et pour s'assurer d'avoir une relève suffisante d'officiers et de membres d'équipage qualifiés. Une telle stratégie devrait envisager une approche à long terme à l'endroit des conventions collectives passées avec le personnel navigant afin que celles-ci puissent être appliquées de façon efficiente et économique et qu'elles puissent appuyer les besoins opérationnels de la flotte. (paragraphe 31.137)**

Attirer et fidéliser un effectif compétent
- Mettre en œuvre une initiative pilote de développement de carrière pour le personnel navigant.

État de préparation opérationnelle de la flotte – Initiative liée aux ressources humaines
- Créer des postes de développement régional pour le personnel navigant.
- Par le truchement des négociations collectives, tenter d'abolir les obstacles structurels à la migration du personnel navigant vers des emplois à terre en appui à leur développement et à la planification de la relève de la GCC.

7. **Le Ministère devrait analyser régulièrement les coûts salariaux associés à la flotte et prendre des mesures pour les limiter, au besoin. (paragraphe 31.138)**

État de préparation opérationnelle de la flotte – Initiative liée aux ressources humaines
- Développer une matrice normalisée d'affectation des équipages fondée sur des profils de compétences (affectation des équipages).

Renforcer la gestion
- Élaborer des procédures nationales pour le SIGS afin d'assurer la constance de l'entrée des données salariales dans le SIGS.

Recommandations de la vérificatrice générale – 2002

8. **La Garde côtière canadienne devrait veiller à ce que les politiques, normes et attentes sur les niveaux de service à l'échelle nationale pour ses services de soutien à la navigation soient à jour. Elle devrait également élaborer une capacité de surveillance quant à la mise en œuvre de ces politiques, normes et attentes. (paragraphe 2.53)**

   Examen des niveaux de service
   - Rédiger un rapport qui reflète les commentaires reçus et valider l'information auprès des clients.
   - Développer des options et mettre en œuvre les changements qui sont réalisables avec les niveaux de ressources actuels et qui tiennent compte des résultats des consultations sur l'Examen des NDS.

   Aides à la navigation du XXI[e] siècle (AToN 21)
   - Compléter la modernisation de cinq directives supplémentaires sur les aides à la navigation pour un total de 10.

   Analyse des besoins de recherche et sauvetage
   - Valider les conclusions et les recommandations de l'analyse des besoins de SAR auprès des partenaires de SAR.
   - Mettre en œuvre les recommandations de l'analyse des besoins de SAR qui sont réalisables avec les niveaux de ressources actuels.

9. **En ce qui a trait à ses services de soutien à la navigation et à ses activités de sécurité nautique, Pêches et Océans Canada devrait :**

   a. **Terminer la mise en œuvre de ses cadres de reddition de comptes et de gestion axés sur les résultats;**

      La Garde côtière mettra en œuvre les cadres de responsabilisation de gestion axés sur les résultats au cours des deux prochaines années, après les consultations avec les partenaires, les clients et les organismes centraux.*

   b. **Fixer des cibles claires, mesurables et concrètes pour les extrants et les résultats immédiats déterminés dans chaque cadre;**

      Voir l'engagement sous la Recommandation 9(a).

   c. **Déterminer qui est responsable d'atteindre les cibles et de gérer les ressources;**

      Au chapitre des cadres de responsabilisation de gestion axés sur les résultats, des responsabilisations particulières seront définies aux niveaux moins élevés des programmes. *

* veuillez noter qu'il ne s'agit pas ici d'un engagement du Plan d'activités.

d. Harmoniser la budgétisation et l'allocation des ressources avec les cadres; et

Renforcer la gestion
- Mettre en œuvre l'établissement des budgets et la gestion axée sur les résultats selon l'AAP approuvée :
  - Former tous les utilisateurs relativement à la nouvelle structure de codage.
  - Vérifier l'utilisation du codage développé en 2007-2008 quant à son harmonisation avec la nouvelle AAP.

e. Élaborer ou identifier des sources d'information pour mesurer les résultats. (paragraphe 2.68)

Renforcer la gestion
- Consulter les clients et les intervenants et ajuster le Cadre de mesure du rendement s'il y a lieu.

Au fil du temps, la GCC tentera d'améliorer le type et la qualité des données pour mieux refléter et mesurer le rendement.*

10. La Garde côtière canadienne devrait terminer et mettre en œuvre ses directives préliminaires sur la gestion des risques. (paragraphe 2.73)

On cherche également à obtenir l'approbation finale des lignes directrices sur la gestion des risques tenant compte du nouveau Cadre de mesure du rendement.*

11. Pêches et Océans Canada devrait élaborer et mettre en œuvre des stratégies en vue de moderniser et d'intégrer l'exécution de ses services de soutien à la navigation maritime de façon à répondre aux besoins de ses clients. (paragraphe 2.77)

Stratégie des droits de services maritimes
- Mettre en œuvre l'orientation du gouvernement.

Aides à la navigation du XXI[e] siècle (AToN 21)
- Élaborer une étude de cas sur l'efficacité et l'efficience des installations de peinture de la GCC.
- Engager l'industrie maritime par le truchement d'organismes consultatifs au sujet de la vision, de la stratégie et des prochaines étapes de la navigation électronique.
- Élaborer des lignes directrices sur la normalisation des mouillages synthétiques et de l'équipement connexe (pour des ancres de plus de 272 kg, mais de moins de 1 136 kg) en préparation à l'introduction de la gestion du cycle de vie de ces actifs.

12. Pêches et Océans Canada devrait élaborer et mettre en œuvre une stratégie générale pour l'avenir des phares, en tenant compte des objectifs liés à la sécurité maritime et au patrimoine. (paragraphe 2.90)

Projet de loi 215 du Sénat– La *Loi visant à protéger les phares patrimoniaux* pourra avoir un impact sur cette initiative et établir des exigences additionnelles pour les activités d'entretien et de dessaisissement.

* Veuillez noter qu'il ne s'agit pas ici d'un engagement du Plan d'activités.

Annexe E : Programme de gestion

La Garde côtière possède un programme de gestion bien défini qui est conforme au Cadre plus général de responsabilisation de gestion (CRG) qui s'applique à tous les ministères et organismes (http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/documents/booklet-livret/text-texte_f.asp#g1). Le tableau suivant dresse la liste de certaines des initiatives et activités que la Garde côtière entreprendra au cours des trois prochaines années qui sont reliées aux 10 éléments de ce CRG.

Annexe E : Programme de gestion

La Garde côtière possède un programme de gestion bien défini qui est conforme au Cadre plus général de responsabilisation de gestion (CRG) qui s'applique à tous les ministères et organismes (http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/documents/booklet-livret/text-texte_f.asp#g1). Le tableau suivant dresse la liste de certaines des initiatives et activités que la Garde côtière entreprendra au cours des trois prochaines années qui sont reliées aux 10 éléments de ce CRG.

Valeurs de la fonction publique

- Identité plus affirmée de la GCC par le truchement de communications internes communes et de lignes directrices uniformes
- Renouveler le Cadre opérationnel de la GCC (vision, mission et valeurs)

Gouvernance et orientations stratégiques

- Utiliser régulièrement des structures consultatives efficaces
- Gérer les activités en fonction du Plan d'activités d'organisme de la GCC
- Améliorer le soutien de la GCC au Programme fédéral de sûreté maritime

Politiques et programmes

- Respecter les engagements de la Stratégie de développement durable (SDS) du MPO
- Donner au gouvernement des options au sujet des droits de services maritimes

Personnes

- « Notes personnelles du commissaire » et assemblées générales du personnel régulières
- Réunions régulières du Comité de consultation patronal-syndical
- Débuter la migration vers les structures organisationnelles normalisées des régions
- Mettre en œuvre un projet pilote d'initiative de développement de carrière du personnel navigant

Services axés sur les citoyens

- Améliorer la prestation des services au moyen des aides à la navigation du XXI[e] siècle (AToN 21)
- Poursuivre le développement de Niveaux de service (NDS) transparents
- Réviser la Stratégie nationale d'intervention environnementale
- Renouveler la présence de la CCG sur l'Internet

Résultats et rendement

- Comte rendu des engagements du Plan d'activités à la mi-exercice et à la fin de l'exercice
- Vérification de la concordance des engagements du Plan d'activités de la GCC avec les recommandations de la vérificatrice générale
- Peaufinement du Cadre de mesure du rendement de la GCC

Gestion des risques

- Profil des risques ministériels de la GCC consulté dans le cadre du processus de planification des activités et les priorités qui atténuent les risques identifiés dans le Plan d'activités

Intendance

- Acquisition de nouveaux navires gérés par le truchement de la Direction des grands projets de l'État de la GCC
- Mettre en œuvre une gestion axée sur les activités et un établissement des budgets axé sur l'AAP approuvée
- Poursuivre la mise en œuvre du concept d'état de préparation opérationnelle de la flotte
- Recherche de nouvelles flexibilités du capital
- Appliquer les conclusions de l'Examen de l'entretien des navires

Responsabilisation

- Intégrer les priorités et les engagements du Plan d'activités aux Accords de responsabilisation de la direction
- Mettre en place un système normalisé d'examen du rendement

Apprentissage, innovation et gestion du changement

- Tous les employés de la GCC auront un plan d'apprentissage individuel.
- Consultation sur un cadre préliminaire de développement et d'apprentissage avec les employés et les agents négociateurs.

Liste des acronymes

AAP	Architecture des activités du programme
ADP	Approbation définitive de projet
AIPCN	Association internationale de navigation
ANS	Accord de niveau de service
API	Année polaire internationale
APP	Approbation préliminaire de projet
AS	Amarrage synthétique
ASCTM	Agent des Services de communication et de trafic maritimes
ASN	Appel sélectif numérique
AToN 21	Aides à la navigation du XXI^{e} siècle
C&P	Conservation et protection
CA	Commissaire adjoint
CCCOS	Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage
CEN	Carte électronique de navigation
CGCC	Collège de la Garde côtière canadienne
COSM	Centre des opérations de sûreté maritime
CRG	Cadre de responsabilisation de gestion
CRSNG	Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada
CSA	Association canadienne de normalisation
DEL	Diodes électroluminescentes
DF	Radiogoniométrie
DG	Directeur général
DGPS	GPS différentiel
EC	Environnement Canada
ÉESM	Équipe des enquêtes sur la sûreté maritime
EGEN	Examen de la gestion de l'entretien des navires
EPSIG	Entente de partenariat sur les services de renseignements sur l'état des glaces
ETP	Équivalent temps plein
F&E	Opérations et Maintenance
FM	Fréquence médiane
GCAC	Garde côtière auxiliaire canadienne
GCC	Garde côtière canadienne
GPA	Gestion des pêches et de l'aquaculture
GPÉ	Grands projets de l'État
GRC	Gendarmerie royale du Canada
HF	Haute fréquence
IE	Intervention environnementale
INNAV	Système intégré d'information sur la navigation maritime
MDN	Ministère de la Défense nationale
MDS	Système de messages et de données
MJANR	Mise à jour annuelle des niveaux de référence
MRSC	Centre secondaire de sauvetage maritime
MPO	Ministère des Pêches et des Océans
NDS	Niveaux de service
NHSP	Navires hauturiers de science sur les pêches
OISM	Association internationale de signalisation marine
OMI	Organisation maritime internationale
OPANO	Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest

PDCN	Plan de dépenses de la capitale nationale
PDN	Prolongement de durée de navire
PILT	Plan d'immobilisations à long terme
PSH	Patrouilleur semi-hauturier
RC	Radiocommunications
RCN	Région de la capitale nationale
RH	Ressources humaines
RHSI	Services des ressources humaines et des services intégrés
RMC	Radiodiffusion maritime continue
RMR	Rapport ministériel sur le rendement
RNCan	Ressources naturelles Canada
RNCR	Remplacement de navire côtier de recherche
RPP	Rapport sur les plans et les priorités
SAFF	Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux
SAR	Recherche et sauvetage
SCC	Système de contrôle des communications
SCG	Services canadien des glaces
SCTM	Services de communication et de trafic maritimes
SDS	Stratégie de développement durable
SGA	Système de gestion des actifs
SGDTGC	Système de gestion des données techniques et de gestion de la configuration
SGIA	Services de gestion intégrée des affaires
SGIE	Système de gestion de l'information sur l'entretien
SGRR	Structure de gestion, des ressources et des résultats
SHC	Service hydrographique du Canada
SIA	Système d'identification automatique
SIAF	Système d'information sur les activités de la flotte
SIAU	Système d'identification automatique universel
SILLPN	Système d'identification et de localisation à longue portée des navires
SM	Services maritimes
SMDSM	Système mondial de détresse et de sécurité en mer
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
STI	Services techniques intégrés
UNCLOS	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
UPS	Spectroscopie UPS
VCA	Aéroglisseur
VHF	Ondes métriques (très haute fréquence)
VTOSS	Système de soutien des opérations de trafic maritime

Index

A

Accent sur l'efficience et l'efficacité — 12, 18, 19, 22
Accent sur le service à la clientèle — 12, 13
Accent sur les personnes — 12, 25
Activités internationales — 75
Aides à la navigation — 7, 9, 11, 12, 22, 24, 32, 33, 55, 87, 88, 94, 99, 100
Architecture des activités du programme — 5, 11, 13, 15, 16, 18, 29, 76, 94
Arctique — 14, 19, 39, 43, 46, 47, 49, 51, 56, 61, 70, 71, 89

C

Centre des opérations de sûreté maritime — 18, 51, 102
Collège de la Garde côtière canadienne — 6, 9, 10, 14, 17, 26, 67, 68, 69, 94, 102

E

État de préparation opérationnelle de la flotte — 9, 11, 12, 20, 21, 53, 54, 68, 87, 90, 94, 96, 98
Examen des services votés — 5, 10, 13, 15, 16, 17, 25, 49, 59

F

Flotte — 7, 11, 12, 19, 20, 21, 32, 33, 34, 39, 41, 43, 45, 50, 51, 53, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 63, 64, 67, 72, 73, 86, 87, 90, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 101, 103

G

Garde côtière américaine — 75
Garde côtière auxiliaire canadienne — 11, 41, 102
Gendarmerie royale du Canada — 8, 10, 18, 50, 51, 52, 53, 54, 57, 102

I

Identification et localisation à longue portée — 18, 52, 90
Identité de la Garde côtière — 11, 12, 13, 14

N

Niveaux de service — 10, 12, 13, 14, 17, 32, 42, 77, 99

P

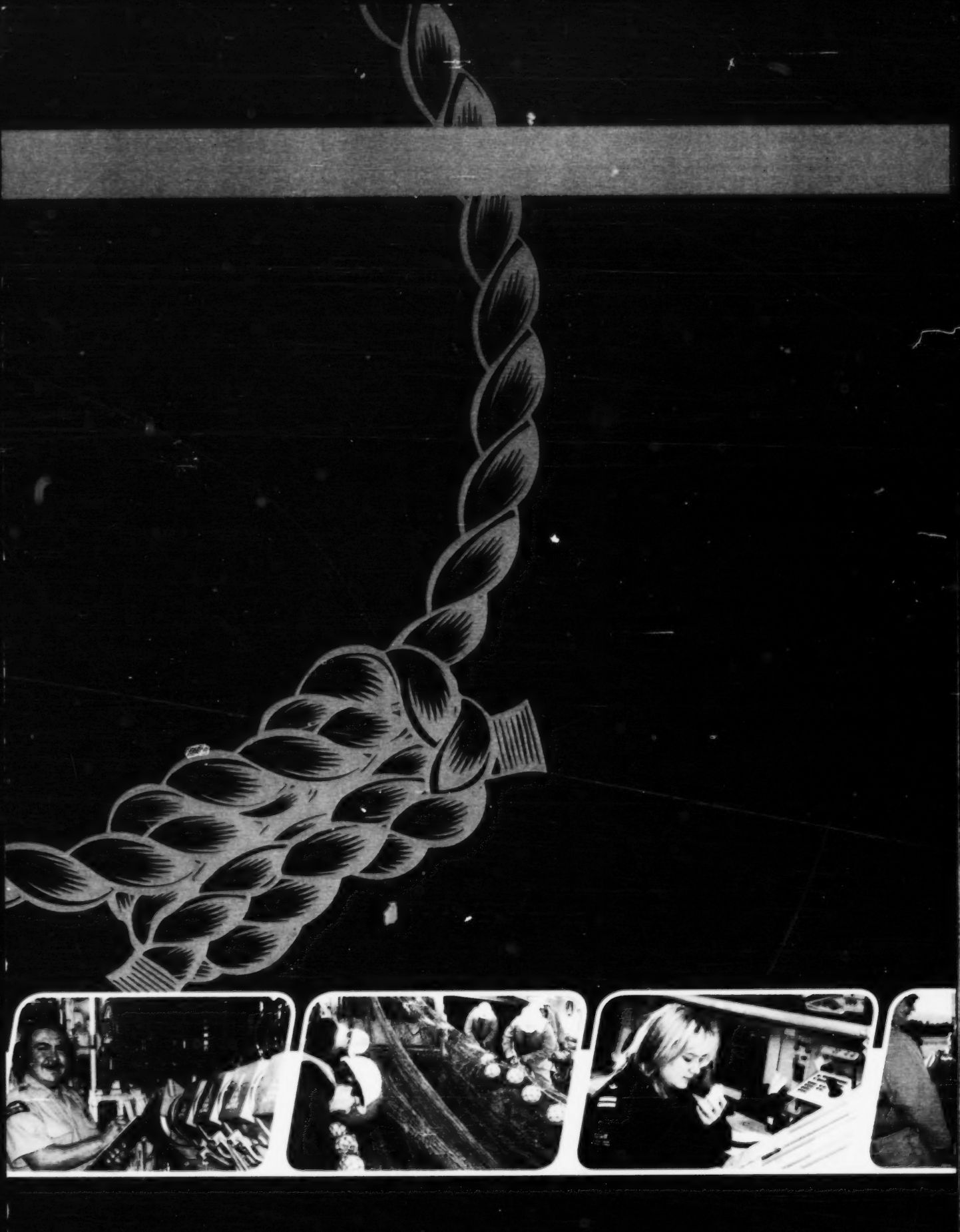
Priorité 1 — 12, 13, 14, 15, 16, 17
Priorité 2 — 12, 18
Priorité 3 — 12, 19, 20, 21
Priorité 4 — 12, 22, 23, 24
Priorité 5 — 12, 25, 26, 27, 28
Programme de gestion — 101

R

Réinvestissement dans les actifs — 33, 38, 49, 52, 60, 66
Renouvellement de la flotte — 12, 19, 20, 21
Ressources humaines — 10, 12, 17, 25, 27, 38, 43, 49, 59, 66, 67, 68, 95, 97, 98, 103

S

Sciences — 8, 30, 31, 53, 54, 55, 56, 72, 79
Sûreté maritime — 9, 10, 12, 18, 51
Services d'intervention environnementale — 9, 30, 31, 45, 46, 47, 48, 49, 80, 81, 87, 89, 94
Services de communication et de trafic maritime — 9, 10, 18, 25, 35, 36, 37, 67, 77, 88, 94
Services de déglaçage — 7, 9, 30, 31, 39, 40, 53, 80, 81, 94
Services de gestion des voies navigables — 30, 31, 33, 34, 81
Services de gestion du cycle de vie des actifs — 9, 30, 31, 62, 63, 64, 68, 81
Services de recherche et de sauvetage — 41, 42, 43, 81
Services maritimes — 7, 8, 10, 12, 13, 14, 23, 28, 32, 53, 54, 67, 100, 101
Services techniques intégrés — 22, 65, 103
Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux — 5, 15, 25, 43, 49, 103
Système de gestion des actifs — 11, 64, 90, 98, 103

V

Vérificatrice générale — 5, 10, 11, 13, 15, 20, 24, 25, 43, 49, 58, 59, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101